平成9年1月1日発行（毎月1回1日発行）第45巻第1号 昭和30年3月14日第三種郵便物認可 No.529

航空ファン

KOKU-FAN
January 1997
1



●空自を支えた名機2題
T-33最後の空撮
T-1最後の大編隊
新企画●パッチで見る自衛隊航空部隊

●好評 太平洋戦争史 **奮迅！**
陸軍審査部戦闘隊

航空観閲式速報（百里基地）
ソウル・エアショー'96, 台湾814空軍節航空祭
特集 **最強電子戦機EA-6B**
エアプレーンダイジェストT-34メンター, 日本陸海軍飛行部隊史

MARINE PROWLER BANSHEES

This is dedicated in memory of LtCol. Joe Connell, Maj. Jack Bachelley, Capt. Greg Glasser, and Capt. Brian Hussey.





組織改編により4個飛行隊が編成され，世界各国に展開する米海兵隊のプラウラー。
空海軍の統合飛行隊でも運用が始まった同機は，米軍の航空攻撃の要ともいえる存在となった。

ベトナム戦争末期に登場はしたものの，墜落による技術漏洩を恐れて本格投入にはいたらなかった米海軍／海兵隊の電子戦機EA-6Bプラウラー。同機はグレナダ侵攻作戦，リビア爆撃作戦“エルドラドキャニオン”，湾岸戦争と実戦を経験，消えゆく空軍のF-4GやEF-111Aの穴を埋めるかたちで空海軍の統合飛行隊運用も始まり，米軍の航空攻撃には欠かせない存在までに上り詰めた。開発や運用に関しては本号の記事を参照していただくとして，巻頭では海兵隊のプラウラースコードロン，VMAQ-1を紹介しよう。

EA-6Bを運用する海兵隊の飛行隊は，もともとVMAQ-2とVMAQ-4(予備役）の2個しかなかったが，VMAQ-2は海軍飛行隊の約3倍の機体を保有，3つの分遣隊を組織して海軍電子戦飛行隊に替わって空母（空母航空団）に派遣したり，岩国のIMAW（第1海兵航空団）に6ヵ月単位で派遣していた。VMAQ-2のX，Y，Zの各分遣隊は1991年11月，組織改編によりVMAQ-1，2，3の3個飛行隊となったが，当時岩国に展開していたのがDet X，現在のVMAQ-1“BANSHEES”である。

Photography by
Ted Carlson/FOTODYNAMICS



↑　垂直尾翼上に追加された電子機器搭載用“フットボール”ハウジングには同隊のニックネーム，バンシー（アイルランドの死の妖精）が描かれている。





↑　アリゾナ州MCASユマに展開，砂漠の演習地上空を低空で疾駆するVMAQ-1のEA-6B（CB05/161348）。本来，同隊のホームベースはノースカロライナ州MCASチェリーポイント。1991年に現役復帰したVMAQ-4がワシントン州NASウィドビーアイランドから移動し，同基地には海兵隊全EA-6B飛行隊がそろった。

←　アリゾナ上空を飛ぶCB04(158030)。今回(1996年8月)のユマ展開は，LATT(Low Altitude Tactics Training：低高度戦術訓練）とDEFTAC（Defensive Tactics：防御戦術）を目的としたもの。





↑←　左右に翼を振りながら低空飛行を実施するVMAQ-1のEA-6B。翼下にはALQ-99Fジャミングポッド2基を下げた電子戦形態だが，最近ではAGM-88HARM対レーダーミサイルを搭載してSEAD（敵防空網制圧）任務に駆り出されることも多く，このような地形追随飛行訓練の必要性も高まっている。なお，同隊は94年にも岩国に展開しているが，その後95年にはイタリア，アビアノ基地に展開してボスニア・ヘルツェゴビナに対する“オペレーション・ディナイフライト”にも従事している。



↑　前縁スラットと脚を出し，着陸体勢で長機とともに左ターンに入るCB04. 本機はブロック30のスタンダード機として最初に量産された12機のうちの1機だが，機首下面の後退角付きアンテナなどを見ると，ブロック89（操縦席後方のアンテナは従来どおりのため，ブロック82の可能性もあり）仕様に改修されているようだ.





↑←　CB04に搭載されたALQ-99Fジャミングポッド."TJS"（Tactical Jamming System：戦術妨害システム）として知られるALQ-99シリーズのなかでも最新のこのポッドは，ユニバーサル・エキサイターの装備によって2バンド切り替えが可能. 先端に付いたラムエアタービン（左）を回して発電，ポッドに必要な電源を供給するが，発熱量も相当で，側面には放熱板が付いている。





↑　4座の後席にはECMO（ECMオペレーター）2（右席）とECMO3が搭乗，前席右のECMO1とともに電子戦を担当する．現在，岩国には海兵隊のEA-6B飛行隊に替わり空海軍統合飛行隊が展開しているが，同隊では空軍のクルーも活動予定で，空軍では彼ら電子戦要員をEWO（電子戦士官）と呼ぶ．

↓　VMAQ-1の"バンシーズ"というニックネームは，バンシー（死人が出ることを泣いて知らせる妖精）の泣き声とEA-6Bのエンジン音が似ていることに由来しているという．なお同隊のモットーは"Tairngreacht Bas"（死の予告），テイルレターの「CB」は電子戦用語の"Cease Buzzer"（レーダー警報を黙らせる，"やっつける"の意）の頭文字．





PILOT



ECMO 1

【4枚】 4名が搭乗するEA-6Bの各コクピット。ページに配されたとおりのレイアウトで各クルーが乗り込むが、ECMO1に乗り込むクルーはもちろんパイロットの航法支援（ナビゲーション）も行なう。注目したいのはECMO3の中央画面右側に取り付けられた受信機で、これはエアバンドでも有名な日本のメーカー、AORが製作するAR-3000Aマルチバンドレシーバー。モニター用に使用しているらしい。

ECMO 3



ECMO 2





← 撮影時，CB01（160786）を操ったクルー。右からリック"SPIKE"ボイヤー少佐，ディーン"WEDGE"エバート大尉，スコット"SCRATCH"キンケイド大尉。写真のように，任務などによっては3名でEA-6Bを運用することも珍しくない。



【右2枚】 ECMO3に乗り込むクルーがかぶっているヘルメットは，基本的には空軍と共通のモデル，HGU-55/Pだが，同タイプはバイザーをバンドで止めるだけなのに対し写真のものはレールとノブで押さえるタイプ。緊急脱出時にバイザーが取れ顔にやけどを負う事故が報告されたため改修したようだが，型式名まで変わったのかは不明。



↓ MCASユマのエプロンでエンジンを始動するEA-6B（CB04）。空母上からはA-6Eがいなくなり，独特なフォルムを見せるのもEA-6Bのみとなった。レドーム先端に描かれたEA-6Bの識別マークが今後も残るかは分からないが，VMAQ-3は空母展開を続行中で，海軍／海兵隊から同機が退役するまでにはまだまだ時間がありそうだ。

Acknowledgements:Special thanks to CAPT. Blau and SSGT. Whiting of the 2nd MAW MCAS Cherry Point Public Affairs, GYSGT. Fitzsimmons and SGT. Tunell of the MCAS Yuma Public Affairs, MAJ. Boyer, CAPT. Ebert, CAPT. Kinkade, CAPT. Danny, and all of many others of VMAQ-1.





Photo: Takashi Hashimoto

MARKINGS of PROWLER

↑ 1996年９月，ネバダ州NASファロンに展開してストライクDETを実施していたVAQ-131のEA-6B(NE620/163525)。ラダーのカラーマーキングのほか，胴体にも青と黄色のラインが続いている。また，コクピット部にはゴールデンアンカー・アワード受章を示す黄色の錨も描かれている。

Photo: Takashi Hashimoto



← 1996年７月，翼下にAGM-88HARMを搭載，厚木を離陸して三沢でのHARM講習へと向かうVAQ-134のEA-6B CAG機(NL620/160787)。海兵隊の飛行隊不足を受けて５月に岩国のMAG-12に派遣されてきた同隊は，空海軍統合飛行隊として復活再編した部隊。今回の岩国展開は空軍クルーの養成が間に合わず，海軍のみのオペレーションとなったが，本誌が店頭に並ぶころには次の飛行隊（VAQ-138？）と交替，本国に帰って空軍クルーと合流しているのではないだろうか。同隊の付けるテイルレター「NL」は以前に所属したCVW-15（現在は解散）を示すが，これはNASウィドビーアイランドに所属する航空団未定の飛行隊すべてに適用されているようだ。

→ こちらは1995年にNASファロンで撮影されたVAQ-139のEA-6B（NK620/161115)。同機も“ファットボール”ハウジングにあるとおりCAG機だが，虹と電光をトレードマークとするCVW-14の所属機だけに，それらをうまくアレンジしている。虹の中にあるマークは，同隊のニックネームに由来するクーガー

Photo: Takashi Hashimoto



Photo: Takashi Hashimoto



【3枚】 1995年に撮影されたVAQ-138のEA-6B（N？622/163520、NG620/163399）。CVW-9の一員としてUSSニミッツ（CVN-68）でのクルーズに赴く前後の撮影で、#622は所属航空団の変更予定があったのか、テイルレターの後ろ一文字が消されている。CAG機、NG620のラダーにはニックネーム"イエロージャケッツ"（スズメバチ）にともなう蜂とCVW-9のマークが描かれている。#620はNAFワシントンD.C.、#622はネリスAFBでの撮影。



Photo: Joseph G. Handelman



Photo: Joseph G. Handelman

→ 1995年4月、USSインディペンデンス（CV-62）の3番カタパルトからクリーン形態で発艦したVAQ-136のEA-6B（NF620/161883）。垂直尾翼のカラーマーキングに加え、機首にはHARMに乗った黒豹（プラウラーのトレードマーク）のノーズアートも入れられている。このあと本機はアメリカへ帰国、替わってブロック89仕様に改修された158816がNF620となったが、残念ながらこちらにはノーズアートは受け継がれなかった。

Photo: Yukihisa Jinno/KF



Photo: Takashi Hashimoto



← 1995年9月、NASミラマーにアプローチするプラウラーFRS（艦隊即応飛行隊）、VAQ-129のEA-6B（NJ635/161352）。#635というサイドナンバーはいかにも訓練飛行隊だが、カラーマーキングが入っているのは本機だけのようなので、隊長機か司令機の可能性が高い。なお、VAQ-129の所属機は代々ノーマークだったが、ほかの機体にもラダーに薄くマーキング（電光とバイキング？）が描かれているのが最近確認されている。

Photo: Takeshi Hashimoto



←↓ 1994年と95年に撮影されたVAQ-141のEA-6B（AJ621、AJ622）。左はネリスAFBを編隊離陸する#621と#622で94年の撮影、下は95年の撮影となっているが、どちらも#621はCAG機に充てられているらしく、とくに95年撮影の方では黒い鷹が“フットボール”ハウジングの全面におよんでいる。同隊は1991年、CVW-8の一員としてUSSセオドア・ルーズベルト（CVN-71）に搭載され“オペレーション・デザートストーム”にも参戦しており、同作戦中は主にSEAD（敵防空網制圧）任務に就いていた。なお、同隊のあとに編成されたものの短命に終わったVAQ-142も、空海軍の統合電子戦飛行隊として再編されることが決定している。



Photo: Joe Cupido



Photo: Raffaele Mancini

← イタリアのナポリに入港したUSSジョージ・ワシントン（CVN-73）艦上のEA-6B（AG620/158039）。12月号でも紹介した機体で、「VAQ-141」と紹介してしまったが本当はVAQ-140のCAG機。この場をお借りしてお詫びと訂正をさせていただく。ほかの同隊の所属機はラダーに小さく部隊マークの鷲が描かれているだけだが、本機のマーキングはまさにアーティスティックな出来だ。

Photo: Alan Warner



← こちらも11月号で紹介した機体だが、USSエンタープライズ（CVN-65）艦上で撮影したVAQ-132のEA-6B CAG機（AA621/161884）。垂直尾翼にはCVW-17のマークとともにニックネーム“スコーピオンズ”にちなんだサソリの尾が描かれており、“フットボール”ハウジングにまで延びている。

Photo: Takashi Hashimoto



【右2枚】 ここで紹介する2枚は派手なカラーマーキングこそないが、珍しい部隊のEA-6B。上は大西洋の予備役飛行隊、VAQ-209のEA-6B（AF622/161118）。太平洋のVAQ-309とともに海軍の予備役EA-6B飛行隊だが、おもしろいのはラダーのマーキング。ニックネーム"スターウォーリアーズ"に引っかけて、ダースベイダーのマスクが部隊マークとなっている。下はVAQ-35のEA-6B（GD300）で、同隊はEA-6Bの運用を開始した直後に解散しており、同隊のEA-6Bの写真はきわめて少ない。



Photo: Takashi Hashimoto

Photo: Ted Carlson/FOTODYNAMICS



Photo: Ted Carlson/FOTODYNAMICS





Photo: Takashi Hashimoto

【上、右2枚】 VMAQ-2は海兵隊唯一のレギュラーEA-6B飛行隊として日本でも馴染み深いが、同隊が知られているもうひとつの理由にプレイボーイバニーをマークとしていたことが上げられる。1991年のテイルフック・セクハラ事件を契機に、女性蔑視とみなされた同隊のニックネーム"プレイボーイズ"は使用禁止となり、バニーを巧みに隠したマーキングを経て、新たに設立したプロフットボールチームから"パンサーズ"のニックネームとマーキングの使用許可を得た。

【下2枚】 VMAQ-2が1991年に分かれて編成されたVMAQ-1とVMAQ-3。左は厚木を離陸するVMAQ-1の航空群司令機、EA-6B（CB00）、右は92年にノースカロライナ沖で撮影されたVMAQ-3のEA-6B（MD05/160786）。VMAQ-3のニックネームは"ムーンドッグス"。



Photo: Takashi Hashimoto



Photo: Joe Cupido



航空自衛隊練習機のポートフォリオ

運用35年を経過した第13飛行教育団の

T-1

Photography by Hiroshi Seo







数ヵ月前、別件取材で出かけた13教団で、お会いした当時の飛行群司令西垣義治1佐が嘆いていた。

「T-1も35周年だというのに、誰も取材に来てくれない。この一例だけでも名機なんだがなぁ」

「ほな、空撮させてもらえます？」

その話は引き継がれ、実現させていただけることになった。

「後方視界は充分ですか？」

「F-15並みですよ」

イーグルドライバーでもあった教官は自慢気に答えた。後席がやや高いコクピット配置、デビュー当時にはこのクラス最長のキャノピー、T-1はテイク・リードして（前から）撮ることもできる最高の撮影機でもある。

T-1，35年目の芦屋基地

昭和37年10月20日、第13飛行教育団は、岐阜からの移動と芦屋での編成を完了した以来34年間、芦屋でT-1は飛行し続け、この秋35周年目に突入した。長い年月が流れた。世の中の多くのものが、時代とともに変革していった。だが未だT-1は、ジェット初練としての役割を、決して脇役としてではなく、主役として全うしており、航空自衛隊のパイロットは必ず一度はT-1の操縦桿を握り、ジェット機の何たるかを知り、巣立っている。

T-1は、今更いうまでもなく、戦後日本初の純国産ジェット機だ。昭和33年1月19日に宇都宮飛行場で初飛行したから、初飛行後だとすでに39年目になる。本来なら国産のJ3エンジン搭載のT1F1を最初に製作するところだが、J3開発の遅れから、試作機は英国ブリストル製オーフュース搭載のT1F2が先行した。T1F2の開発は、航空機製造再開の熱気のなか、諸外国にも例を見ないほどの急ピッチで行なわれ、昭和31年7月の試作内示後わずか1年半で初飛行を行なった。戦後10年の空白は非常に大きく、プライムメーカーである富士重工では、旧中島の技術者以外、戦後の大卒等若手は航空機の設計に関しては新人同様だったという。そんな逆境にあってもなお、このような早期開発ができたのは、富士重工社内の徹底した戦前技術整理分類による標準化と、機体製造の一部を分担した他の航空機メーカーや防衛庁、その他研究機関などの、利害を超越



した協力があったからだと考えられる。

この当時の航空自衛隊の飛行訓練は、T-34メンター、T-6、T-33という順に進み、F-86等実用機に移るというものであった。旧式のレシプロ機T-6に替わるべき機体として、ジェット機時代のパイロット養成に適した中間ジェット練習機としてT-1は計画されたが、性能的にはT-33に迫る機体であった。とくに上昇能力は特筆すべき素晴らしさであった。T1F2初飛行の時にその性能を印象付ける出来事があった。随伴機として同時に離陸したT-33は4,500ft/minで上昇したのだが、直前を飛行しているはずの高岡1佐操縦のT-1を見失ってしまったのである。と、よくよく見れば遥か上方に機影が確認できた。何とT-1は昇降計の針がストッパーに当たる6,000ft/minを超える上昇率でT-33を引き離していったのであった。

初飛行のあと、試作の2機と昭和34年に揃った増加試作4機の計6機は、昭和35年まで飛行試験を続行し、制式化を機にT-1Aとなった。一方国産エンジンJ3搭載のT1F1初号機は、T1F2 801号機のエンジンを換装して製作され、昭和35年5月17日に初飛行を果たした。そして、飛行試験のあとに無事T-1Bとして制式化された。その後T-1は量産されたのだが、当初予想された120機を超える生産は、さまざまな周辺事情の変化にしたがって減らされ、最終的には合計60機が生産されたに留まった。試作の6機を合計すると66機となる。

試験機として命を終えた機体や実験のために解体された機体、そして事故等で失わ



「編隊に○○号機を入れたのか？　ありゃダメだ、入れ替えてくれ」。もとより頑丈な機体だが、経年変化による個体差も大きく、一部には学生のソロでは使えない機体も出てきたようだ。運用にも整備にも気を使う。新しいT-4の導入まで、整備陣は職人技を発揮せねばならない。



れたり用廃となった機体を除き、今日現在54機が現役で飛行している。小牧の第5術科学校にT-1Bが8機、岐阜の飛実団にT-1Bが1機、そして残りのT-1B 10機とT-1A 35機が芦屋にある。35年という非常に長い運用期間を考えると、損耗率はきわめて低いと言える。また、設計が原因である致命事故を一度たりとも起こしていないことも、誇れる事実と言えよう。

さて、T-1による飛行訓練が開始された当時航空自衛隊の主力であったF-86は、時代とともにF-104J、F-4EJ、F-15と変遷していった。初級訓練の機体も、T-34メンターからT-3へと変化した。だがT-1は何も変化せず、同じように使われ、練習機としての任務を全うし続けてきている。それを可能ならしめたT-1の「良さ」とは、次の2点に集約されていると考えられる。

1点目は、無理のない機体形態の選定と、過去の経験を生かした堅実な構造設計によって達成できた、強い機体構造である。T-1は、主任設計者である内藤子生氏の方針により、ジェットエンジン搭載と後退翼の採用以外は、極力中島時代の経験の上に立脚した技術で設計された。低い翼面荷重と相まって低速特性に役立ち、構造的メリットの多い比較的厚い翼断面の採用や、初めてのジェットエンジンに対し、吸気の観点で最も技術課題が少なく、構造や正面面積の点でメリットの多い機首空気吸入口の採用等も、この方針にしたがった決定である。
また中島時代の構造設計に関する蓄積は、「猫の巻」という名前で設計基準としてマニュアル化された。合わせて、戦前は直線翼しか作ってこなかった技術者が後退翼を設計するにあたって手がかりとする指針は、「象の巻」としてまとめられた。これらは、経験の少ない若い技術者を即戦力とすることに大いに役立った。

昭和40年ごろ、T-1がオーストラリア空軍の練習機候補として最後まで残ったことがあった。そのとき日本を訪れた調査団のパイロットであったメルドラム氏は、試乗の際、期せずしてT-1の非公認最高マッハを記録したのである。彼の出したマッハ0.88は、設計値0.85を超える値だった。自衛隊での試験飛行では、臨界マッハ付近では非常に激しい振動が生じ、外も見えない状態となったとされており、それを上回る状態で0.88まで無事に飛行し得たのは、ひとえに機体が頑強であったからで、機体の強さを証明したエピソードだと言える。

第2点目は、練習機として最も重要となる安定操縦性の確保を最優先事項と考え、中島時代の成功／失敗の経験を整理分析して「虎の巻」という名の安定操縦性基準としてまとめて適用し、設計に反映させたことである。このクラスの機体としては珍しく、完全に人力操縦の機体であり、かつ3舵のバランスに優れていること、マイルドで包容力に富む失速特性を持つこと等は、「虎の巻」により実現できた。なかでも人力操縦であることはT-1の大きな特徴で、デッド・エンジンとなっても操縦できる安心さがパイロットに好まれた。また、時には重くともダイレクトな操舵感覚は、T-1で練習した多くのパイロットが、操縦桿操作に対する機体の基本的挙動を会得するのに非常に役立ったと感じているそうである。

徐々にT-4へとその任を譲り、去りゆく運命ではあるが、写真でもお分かりのとおりT-1はまだ意気盛んである。傑作機として、今後も末長く愛されることだろう。

（Turn Point編集部：雲居　昇）

航空自衛隊練習機のポートフォリオ

277,000時間無事故，総隊司令部飛行隊の

T-33



Photography by Hiroshi Seo



航空自衛隊創設とほぼ同時にライセンス生産が始まり，210機が生産されたT-33だが，すでにというべきか，まだというべきか，現在各方面隊司令部，各飛行隊での運用はごく一部を除いて終わり，稼働機のほぼ全部である11機が入間基地の総隊司令部飛行隊に集められている。

以前，電子戦訓練などに使われていたT-33などは，まだ飛行時間に余裕があり，同飛行隊が保有するレシプロ連絡機B-65の運用期限の方が先にやってくることになっている。

飛行班に掲げられたボードには，航空幕僚監部に最も近い基地として，デスクワークに就いてもなお定期的に飛ばねばならないパイロットの名札が大量に掲げられている。そして，全国の各基地へ高官を運ぶ用務飛行や，そうした年次飛行を担う同飛行隊のパイロットは機体に優るベテランもベテランばかりだ。

今やT-33は，おそらく航空自衛隊にあって最も離着陸に許容度が小さいゆえに難しい機体であるはずだ。だが，総隊司令部飛行隊は，世界の空軍におそらく類例がない277,000飛行時間無事故を誇っている。







「空幕広報室のパイロットの年次飛行を兼ね，総出演でT-33のページを飾ってくれませんか？」と一応は取材の窓口を立てたのだ。やれやれ，みんな編隊長希望なんだ。それで総飛の専門家におまかせ？したのだが，被写体機2機4名の搭乗者の年齢合計は200歳を超えていた。撮影機を含めたら，きっと300歳。なんだか凄い空撮になりそうだった。

「えっ，編隊でアクロ？　垂直で背中バックリ？　ムム……ま，久しぶりなのは事実ですがね……」

なかなかどうして，練習機T-33がその誉れっきとした戦闘機P-80であったのとまったく同じように，戦闘機乗りは戦闘機乗り，見事なものだ。驚いた。赤城山上空の訓練空域，10,000ft前後の高度で，ベテランたちは各シークェンスをたった1回のトライで，危なげなく全ショットを決めてくれたのだ。

見よ，このオジサン・パワー！


655
51-5655



SEOUL AIR SHOW '96

서울 에어쇼

Photos: Katsuhiko Tokunaga, Takashi Hashimoto, Yoshikazu Sekino

航空を国家の基幹産業のひとつとすることを目標としている韓国は、アジアでもシンガポールや台湾、インドなどと並ぶ技術と生産力を備えており、1994年度の航空産業の総売り上げは8億4,300万ドルに達している。同国はこれを2000年までに24億5,000万ドル、さらに2005年までに105億ドルに延ばす予定で、その半分以上を輸出によって賄う計画となっている。そのため、サムソンやダエウーなどの財閥系企業を中心とした航空産業を政府が強力にバックアップしており、超音速のKTX-2からヘリコプター、そして100席級旅客機KCDCと、その将来計画のバリエーションも豊富である。こうした航空産業活性化の一環として開催されたのが、10月21日〜27日にソウルの南に位置するソンナム飛行場で行なわれた韓国最初の国際航空トレードショー「ソウル・エアショー'96」。空軍参謀総長のリー・カングハク将軍によって、2002年から導入開始される将来戦闘機計画が発表された直後だったことも手伝い、候補に上がっているスホーイSu-37、ダッソー・ラファールなどの新世代戦闘機が参加。初回としては内容の充実したショーとなった。



↑ 米本土サウスダコタ州エルスワースAFBからソウル・エアショーへ地上展示のためにやってきた28BWのB-1B(85-0079)。





↑ お馴染みCVW-5のVFA-27から地上展示されたF/A-18C(NF214)。期間前半には、F-14A(NF100)なども展示。

↑ 韓国空軍次期主力戦闘機の一角に名乗りをあげているマクダネル・ダグラスF-15Eストライクイーグルは、地上展示のみながらアラスカ州エルメンドルフAFBから2機が参加した。PACAF 3WG/90FS(91-600, 90-250)。このほか嘉手納基地の18WGからF-15C(78-506, 78-486)、KC-135R(63-025)なども地上展示。

→ 在韓米陸軍から地上展示されたAH-64Aアパッチ。先の湾岸戦争での活躍や、映画での知名度の高さも手伝ってか、韓国の小中学生男子には絶大な人気であった。

↓ 同じく在韓米陸軍のOH-58A(71-20580)。









←↑　米空軍以外での初のF-16C/D使用国となった韓国空軍は，F-16C/Dブロック32を1986年から導入。合計120機のF-16C/Dを保有する予定。写真上の機体はF-16ADF同様のAIFFアンテナを装備した最新鋭のブロック52。





↖↑　大邱基地第11戦闘航空団のF-4D（67-762）と井川基地第17戦闘航空団のF-4E（60-500）が地上展示され，F-4Dは日本人ファンを大いに喜ばせた。水原基地のRF-4Cはパスのみ。

←　転換訓練部隊のF-5A。このほかF-5Eも展示。





↑　韓国空軍の高等練習機BAeホークMk.67。同空軍は92年から受領を開始，80機が導入される。

↓　大韓航空航空技術研究所が開発したCHK-91は91年11月22日に初飛行に成功した国産軽飛行機。



↑　韓国空軍中型輸送機としてC-123の後継機を務めるCN.235M。同機は香港経由で93年11月から韓国に配備が始まり，釜山に12機が集中配備。

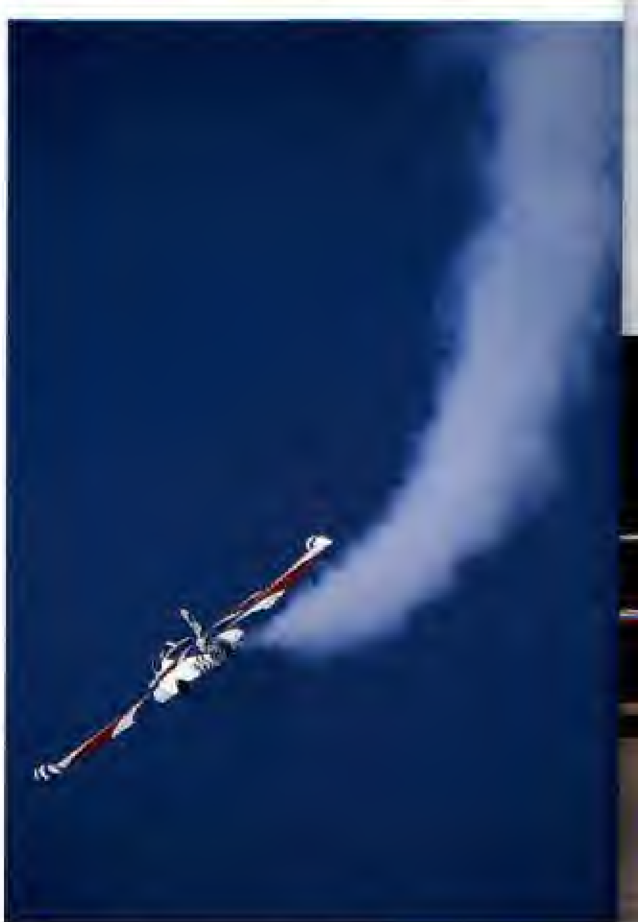


本誌10月号でもご紹介した韓国空軍のアクロバットチーム，ブラックイーグルス。今回のソウル・エアショーが初の本格的パブリックデビューだったため，韓国空軍の期待も大きく，悪天候で中止となった１日を除いて連日ディスプレイを実施。初日と最終日は午前中と午後の２回ずつ飛行した。現在の使用機はセスナA-37Bドラゴンフライ６機であるが，開発中の超音速練習機サムソンKTX-2への機種改編がすでに計画されており，将来的には韓国の国産機によるチームが誕生することになる。なお，通常は15分間のハイショー２種類を用意しているブラックイーグルスだが，サブプログラムに対するショー委員会の承認が得られず，今回は２種類をミックスさせた18分間の変則プログラムが実施された。またショーを目標に，レッド，ホワイト，ブルーのカラースモークの使用も計画されていたが，事前のテストでよい発色が得られず，結局ホワイトスモークのみでディスプレイが行なわれた。



↑　18分間にわたるショーを締めくくるのが，４機によるコンバット・ローリングピッチ。極端にフラットな機体と主翼チップタンクのせいで，エルロンロール系のマニューバーは不得意なA-37B。連日この難しい演目もピタリと決め，チーム創設２年が経過し，パイロット達のスキルもずいぶんと向上していることを感じさせた。





→　ソロによるマックスターン・ウィズ・ループ。全長10mという小柄な機体にもかかわらず，パワフルなJ85エンジンを搭載しているため，低高度でのA-37の機動性は極めて高い。そういった意味ではアクロバットチームには最適の機体で，とくに水平旋回でもグイグイと内側に回り込んでくるソロの演目は，なかなかの迫力である。



通常はウォークダウンで始まるディスプレイだが，今回は飛行展示用の機体がすべて観客席とは反対側から飛行したため，ブラックイーグルスも地元ソンナムのセスナロ-2飛行隊，237飛行指揮大隊のランプからスタート。地上でのショーはお預けとなった。なおソンナムは，現在でこそ輸送部隊とVIP用の飛行場だが，以前はF-86F実戦飛行隊の置かれていた首都防衛の拠点。基地内にはシェルターが立ち並び，臨戦態勢国ならではの物々しい雰囲気であった。







→ 今回ディスプレイを行なったチームのパイロット。6機編成だが，ダブルポジションのため，パイロットの数は多い。なお帽子を被っているのは，親部隊である238飛行大隊長のホン中佐である。





現在まだ初期の情報収集段階とはいっても，すでに候補機はスホーイSu-37，ダッソー・ラファール，ユーロファイターEF2000，それにマクダネル・ダグラスF-15Eストライクイーグルの４機種に絞られている韓国空軍のF-X計画。そのなかでも最も技術的に先進的なのが，９月のファーンボロで驚異のデビューを飾った推力偏向ノズル装備のSu-37。ひと昔であれば，ロシア製戦闘機の導入など夢物語に近かったが，ショーの１週間前には対韓債務の一環として戦闘車両がロシアから初導入されており，同様のアレンジで同機の採用が実現する可能性は高い。開発段階の機体だけに，今からでも韓国側企業の食い込める余地も多く，現在最有力候補と言ってもよい。

→　Su-37と並ぶ有力候補機ラファールは，海軍型のMが参加。空軍型よりも重い機体だが，切れのよいデモフライトでその完成度の高さを見せつけた。技術的先進性と確実性のバランスを考えれば，同機の選択は最も自然で，ウエポンシステムの統合には，韓国空軍関係者も高い評価を下していた。ただしKTX-2などの開発計画を抱える韓国にとっては，性能よりもその価格がネックとなっている。



↓　候補機とはなっているものの，お付き合いの域を出ないEF2000。もちろん実機の出展はなく，CASAがコクピットモデルを展示しただけ。



→　以前であれば，米韓両国の関係からも唯一無二の候補機であったろうF-15E。すでに韓国空軍では過去の機体という認識が強く，意外に評価は低い。エルメンドルフの3WG/90FSから２機が展示されたがフライトデモさえ行なわれない状態であった。







韓国空軍で多用されている信号用のスモークを曳いてフライバイ。７日間にわたって行なわれたソウル・エアショー'96を締めくくったF-16A/BとF-4E。必要な訓練を受けたパイロットが存在しないという理由で，アクロバットチームのブラックイーグルス以外はまったくデモフライトを行なわなかった韓国空軍。唯一の例外がこのフォーメーション・フライバイで，このほかにもF-4D，F-5E/Fが飛行した。当初は43機がオープニングとクロージングの２回飛行するはずだったが，パブリックデーの入場者数が予想をはるかに上回ったため，30機と機数を減らしたうえで，週末３日間は連日フライバイが実施された。展示機数を補充するために，防諜上の理由から難しいとされていた主要機種もほとんどが地上展示され，そういった意味では期待を上回る韓国空軍機の露出度であった。





活発な韓国航空産業界の現状を受けて，会場には多くのモックアップや将来計画機のモデルなどが展示された。上はそのなかでも最大の計画のひとつサムソンKTX-2。超音速練習機と攻撃機をひとつのプロトタイプから生みだそうというもので，いわば我が国のT-2/F-1の現代版。ロッキード・マーチンが開発に協力しているが，アメリカ議会の承認が遅れており，いまだに最終合意には至っていない。上右はダエウーKTX-1初等練習機で，一度決定したピラタスPC-9の採用を覆して開発を進めているもの。屋内展示ながら，これは実際のプロトタイプ３号機。右は初公開された韓国多用途ヘリコプター計画（KMH）の大韓航空案。同社がライセンス生産しているUH-60と似た外見の機体だが，テイルローターにはフェニストロンを採用している。





← アメリカ海軍がロシアのR-73とともに，現在最強の短中距離IRミサイルと絶賛するイスラエルのラファエル・パイソン４。もちろん公開されたのは今回が初めてで，先端の二重になった可動式カナードが特徴。

平成8年度航空観閲式



10月27日，秋晴れのなか自衛隊創設を祝う平成8年度自衛隊記念日，航空観閲式が航空自衛隊百里基地で行なわれた。観閲式と言えば昨年まで朝霞駐屯地において陸上自衛隊が担当して実施されていたが，今年から3自衛隊が交替で担当することに決まり，今回が第1回目。式典には観閲官に自衛隊最高指揮官の橋本龍太郎総理大臣を迎え，陸海空自衛官約1,500人，航空機約160機が参加，駐日武官や一般招待客など約8,000人の前で観閲飛行や緊急発進デモが行なわれ，締めくくりに時間の都合上短縮版ではあったが，ブルーインパルスの飛行展示が披露された。またエプロン地区では約40機の航空機や空対空ミサイル，パトリオットなど装備品の数々も合わせて公開された。



Photos：KOKU-FAN

→ 観閲台上から訓示を行なう橋本首相。

↓ 対地攻撃（模擬対地射撃）デモを行なう築城基地，第8航空団第6飛行隊のF-1。





T-1A（航空教育集団第13飛行教育団）



T-2（第４航空団第22飛行隊）



T-3（航空教育集団第11飛行教育団）





←↑　橋本首相が緊急発進ボタンを押すと同時に、アーミングエリアで待機中のF-15J ２機がエンジンスタート。アフターバーナーを焚いての緊急発進デモを実施後、機動飛行を行なう地元第７航空団第204飛行隊所属機。写真上はダーティーコンフィギュレーションで機体を左右に振り回すウイングウォーク。写真左はバーナーオンで会場上空をひと周りする360゜ターン。

UH-1J（東部方面ヘリコプター隊）



AH-1S（第４対戦車ヘリコプター隊）



OH-6D（東部方面ヘリコプター隊）

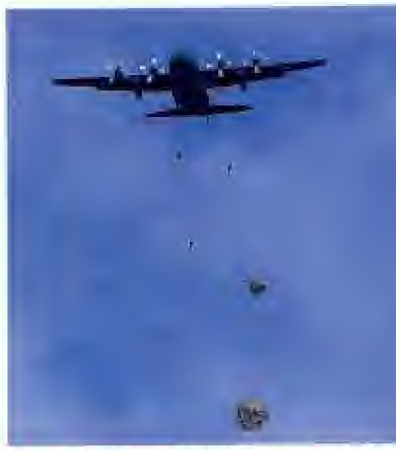



T-400（第３輸送航空隊第41教育飛行隊）


UH-60J，KV-107，CH-47J（航空救難団）


U-125A（航空救難団救難教育隊）




↑　戦術空輸デモを行なうC-130H。陸自第１空挺団員が次々に空挺降下を実施した。

↑　松島から飛来，F-1と同じく対地攻撃デモを行なう第５航空団第301飛行隊のF-4EJ改。写真下は出発地となった松島基地でのタキシング風景。
→　朝焼けの美しい松島基地においてエンジンランナップ中の第３航空団第８飛行隊のF-1。観閲飛行に参加する機体はここ松島と入間基地に集結した。


Photo : Eisuke Kurosawa


Photo : Eisuke Kurosawa

RF-4E（偵察航空隊第501飛行隊）



E-2C（警戒航空隊第601飛行隊）



YS-11FC（航空支援集団飛行点検隊）





B-747（特別輸送航空隊第701飛行隊）



C-1（第2輸送航空隊第402飛行隊）



YS-11P（第2輸送航空隊第402飛行隊）





【上、下2枚】　式典のトリを飾ったブルーインパルスの飛行展示。持ち時間の都合でウォークダウンを含むフルショーは演じられなかったものの、第3区分を臨機応変にアレンジし、カラースモークを使用してダブルファーベルやコークスクリューなど16課目を披露した。なお、ブルーには転出した野崎、伊藤両3佐に替わって、8月から山崎高徳1尉（5番機要員）、木原武幸2尉（3番機要員）が加わっている。

↑　トレイルで進入した5機のT-4がデルタへと隊形を変えるチェンジオーバーターン。





US-1A（第31航空群第71航空隊）



P-3C（第4航空群第6航空隊）



U-36A（第31航空群第81航空隊）





814空軍節

台湾空軍記念日航空祭

その存在が我われ外国人にも明らかになって以後，年々国際的，また派手になるのが８月14日の台湾空軍・空軍節の前後，各地の空軍基地で催される航空祭である。ちなみにこの日は，日本海軍の96陸攻が渡洋爆撃を行ない，中国空軍戦闘機がその中の日本機を初撃墜した記念日となっている。このところ台湾は，経済成長を背景にして空軍力の強化を図っている。国産のIDF「経国」戦闘機の実戦化が進むとともに，1997年にはF-16，ミラージュ2000の導入が開始され正面戦力を強化，またE-2C早期警戒機はすでに実戦化，１機ながらも電子戦型のEC-130Hを保有している。これら新鋭機の導入に対応して，米政府をはじめ各国の武器禁輸措置に遭い，長く第一線戦闘機として使ってきたF-104G／Jの退役は間近。国産化したF-5Eの退役も近く，再生したF-5E約200機の輸出許可をライセンス供与国の米国に求めている。1996年の空軍節は，この過渡的状況の台湾空軍を目のあたりにする絶好の機会でもあった。もちろん毎年，各基地の空軍節を檜舞台とするアクロチーム雷虎小組の演技も磨きがかかった。

台南基地
Tainan Air Base
8月11日

Photos：Shuo Mao Wong



台湾南部，台南基地の第１大隊は，第１（上写真），３，９の３個中隊からなりF-5E／Fを運用する。ただし同大隊も1997年にはIDF経国戦闘機への機種改変が開始され，２個中隊編成になる。これが台南基地で見られるF-5E最後の姿となるのか。



→　８月11日の台南基地空軍節に展示された新制空迷彩を施す第１大隊のF-5E(5137/74-994)。米空軍シリアル・ナンバーが示すように1974会計年度の機体。

↓　台湾北部の新竹基地から飛来した第11大隊のTF-104G(4166/63-8458)。西ドイツ空軍（当時）を退役後，台湾空軍に供与された機体で退役も近い。第11大隊も1997年にはミラージュ2000-5への機種改変を予定。





第１大隊第３中隊のインシグニア。



第１大隊第９中隊のインシグニア。



桃園基地

Daoyuan Air Base

8月17日 写真提供：王 清正



台北近郊の中正国際空港に近い桃園基地には第5大隊が展開する。第5大隊はF-5E/Fを持つ第17、26、27の3個中隊を傘下に、加えてRF-104G、R-CH-1偵察機を持つ独立第12中隊が所在しているが、この2機種はともに老朽化し1997年夏にはF-5Eを独自に改造した偵察機型RF-5Eを受領する予定。

↑　フライングタイガーの直系を意味する第5大隊のインシグニア。

↖　地上展示された第5大隊のF-5E（5247/77-330）。清泉崗基地隣接のAIDCでF-5Eが242機、複座型F-5Fが66機生産されたが、IDF経国、F-16、ミラージュ2000-5の配備とともに徐々に姿を消すことになる。第5大隊は転換訓練を担当する台東の第7大隊を除けば最後のF-5E運用大隊になる模様。

←　航空機、航空機搭載兵装、対空レーダー・バンとともに展示されるエリコンL-90 35mm2連装高射機関砲。台湾は防空能力強化のため、米国からパトリオット地対空ミサイルの購入を決めている。



清泉崗(CCK)基地

Ching Chang Kang Air Base

8月31日 写真提供：飛行兵工作室

→　清泉崗基地の第3大隊は、台湾空軍初のIDF経国戦闘機運用部隊として1992年4月にF-104Gから機種改変を開始、第7、8、28中隊の順に転換を行ない1997年3月にその作業は完了する。写真は第3大隊のインシグニアを入れた複座型IDF（1616/84-8057）。

↓　スモークワインダーを装備し、単機アクロを見せるIDF試作1号機（10001/77-8001）。





→　国産AT-3「自強」練習機を単座攻撃機としたA-3「雷鳴」（0902/71-7002）。量産はされなかった。垂直尾翼のワッペンはAIDC。





台東基地 Taidong Air Base 8月18日 Photos : Shuo Man Weng

台東基地にはF-5Eの転換訓練を担当する第7大隊がある。第7大隊傘下には第44、45中隊があり，さらに台湾空軍版ファイター・ウエポンズ・スクール（FWS）の独立第46中隊がある。現在台湾空軍では，F-5E／FにAPQ-153レーダー警告受信機の追加装備中で機首と排気口の左右側面にフェアリングが追加されている。

↑↓ 第46中隊のF-5Eは，空軍節オープンハウス名物の搭載兵装を前に展示された。







↑ 近隣の屏東基地から台東に飛来した第20反潜機大隊所属S-2Tターボトラッカー（2224）。同大隊には第33、34の2個中隊があり，各12機を保有（ただし1機は1996年5月25日に事故で失われている）。

【上中】 飛行展示を行なった第7大隊のF-5F（5368/77-350）とF-5E（5122/74-979）。第7大隊の2個中隊は，任務の性格上複座型のF-5Fが多い。独立第46中隊は米空軍FWSを範としたため，シルバー，東南アジアの2種の迷彩機をもつ。



第46中隊のインシグニア。



第45中隊のインシグニア



Photo : Shuo Mao Weng

屏東基地 8月25日
Ping Dong Air Base

台湾南部、屏東基地にはS-2Tを持つ第20反潜機大隊とともにC-119G／LからC-130Hに機種改変を行なう第10運兵大隊（第101／102／103中隊）があり、さらに1995年11月22日にはE-2C（E-2T）早期警戒機4機、EC-130H電子戦機1機を持つ空中預警電戦隊が加わった。

↑　新編の空中預警電戦隊所属E-2C（E-2T）ホークアイ早期警戒機（2501／151709）。

→　C-130Hの導入が進むが依然第103中隊に残るC-119G（3152／57-8136）。マークは第10大隊。

↓　屏東基地には台湾空軍の新旧輸送機が展示された。C-130Hは、15機まで確認されている。



Photo : Shuo Mao Weng



Photo : Shuo Mao Weng

↑　上にE-2Cホークアイの早期警戒と下にEC-130Hの電子戦の2任務を表現した空中預警戦隊のインシグニア。



Photo : Shuo Mao Weng







台湾空軍新情報2題

①F-5B引退式 写真提供：王 清正

台湾空軍にノースロップF-5Aとその複座型F-5Bの引き渡しが始まったのは，1960年代中期。F-5Aは92機，F-5Bは23機が引き渡された。ただし当時のF-5A（約60機）の大部分はベトナム戦争末期，米政府の南ベトナム空軍への駆け込み軍事援助の一環として台湾から直接，南ベトナムに移送されている。その後，埋め合せとして30機のF-5Aが米国から送られた。複座型F-5Bは南ベトナム空軍に引き渡されることなく，F-5Eへの転換訓練に当てられたが，次第に老朽化のため引退していった。F-16，ミラージュ2000-5元年の前年にあたる今年，台湾空軍に最後まで残ったF-5Bが引退した。1996年7月1日，花蓮基地の第8大隊で最後の3機（1112/73-1611，1113/73-1612，1116/74-776）のうちの2機（1112/1116）を背景に，第8大隊のパイロットは記念撮影に収まり，名残りを惜しんだ。この2機のF-5Bはこの後，台湾空軍パイロットの手でフィリピンにフェリーされた。



②空軍軍官学校軍史館

Photos：Shuo Mao Weng





岡山の空軍軍官学校内，空軍博物館展示機にミグキラーが加わった。その機体はF-104G（4344/64-17770）。同機は1967年1月13日午後1時7分台湾海峡上で繰り広げられた空戦に蕭亜民中校（4347/64-17773）率いる4機編隊の1機として参加。この日，第3大隊，第8中隊に属する胡世霖上尉は2番機として同機に搭乗，MiG-19，1機を撃墜，また石貝波上尉の搭乗する4番機（4348/64-17774）も1機を撃墜した。ただし，楊敬宗少校搭乗の3番機（4353/64-17779）は空戦後，帰投時に行方不明となっている。4344号機は，1991年2月12日に正式引退するまでに4,635時間の飛行時間を記録，機首に小さく赤星を記入し，永久展示されることになったものである。



RENO

33rd National Championship Air Race

Photos : Kenji Ichi



第33回となる1996ナショナル・チャンピオンシップ・エアレース，通称"リノ・エアレース"が9月12日から15日にかけてネバダ州リノのステッド・エアポートで開催された。アメリカでは盛んなイメージのあるエアレースだが，事実上，メジャーレースはこのリノ1戦だけとなっており，その最高位アンリミテッド・クラスでさえ，ベース機の不足などから変革のときを迎えている。しかし今年もインターナショナルF1クラス，バイプレーン・クラス，T-28クラス，AT-6/SNJクラスと各種レースが連日行なわれ，アンリミテッド・クラスにも35機のエントリーがあった。そして，そのアンリミテッドのゴールド（決勝）レースを制したのは，昨年の同レースの覇者，#7，P-51改造の"ストレガ"だった。







【上2枚】 アンリミテッド・ゴールドレース（8周）で圧倒的な速さを見せたP-51改造の#4"ダゴレッド"（N5410V，写真左上）がパイロンカット。優勝を手中にしたビル・デステファニ操縦の"ストレガ"（N7171，写真上）。ゴールドレースでの同機の平均速度は約468mph（868km/h）。

【左3枚】 左奥は優勝候補の一翼と目されながらゴールドレース2周目にリタイヤしたF8Fベアキャット改造，#77"レアベア"（N777L，ジム・ベニー操縦）。左上はロシアのヤコブレフが復刻生産するYaK-3，#52（N747T，シャーマン・スムート操縦）でオリジナルのまま。左下は最近増えてきたホーカー・シーフュリー改造の#10"クリティカルマス"（N85SF，トム・ドゥエル操縦）。









→ レースはアンリミテッド・クラスだけではない。写真は程度のいいAT-6/SNJが少なくなったことから新設，5機が参戦したT-28クラスのレース。

【左3枚】 レースの間には，米軍機などのデモも実施される。上からアンリミテッドのレーサーでもあるP-38，#13"ホワイトライトニング"，カナダ国防軍No.410sqnの25周年記念塗装を施したCF-188B，同じくカナダ国防軍のアクロチーム，スノーバーズ。



Photo: U.S. NAVY

進水！







初代艦長のトーマス G. オッターピーン大佐。
上は進水式にのぞむ遺族。



USSハリーS.トルーマン

Photos by Dennis Brack (PPI)

1996年9月7日、米海軍ニミッツ級原子力空母の8番艦にあたる「ハリーS.トルーマン」が、バージニア州ニューポートニューズ造船所で進水した。当初同艦の艦名は1949年、起工寸前に建造中止となった超大型空母「ユナイテッドステーツ」を踏襲する予定だったが、その後、政争のからんだ同空母建造計画中断を最大の痛恨事と認めて、海軍の要求に理解を示した第33代トルーマン大統領にちなんだ現艦名に改められた。

トルーマンの満載排水量は102,000t、喫水線上の高さは20階建ビルに相当し、全長はエンパイヤステートビルに匹敵する約334m、飛行甲板の面積4.5エーカー(約5,500坪)、搭載機数80プラス乗組員6,000人、食糧と補給品の備蓄90日分、核燃料は20年間無交換、速力30kt強、耐用年数約50年という文字通りの超弩級艦である。この巨艦の建造には約5年間を要し、CADAN(コンピューター援助設計・生産)ターミナル400台以上が活用された。消費された構造部分の鋼材は47,000t、アルミ部材はざっと100万lbにおよんだほか電話1,000台以上、3万を超える照明器具が設置され、配線は延べ530kmに達している。



このあと艤装を終え、各種テストを順調にこなせば1998年半ばには、バージニア岬沖で4日間にわたる公試が開始される予定だ。公試に当たっては各システムのテスト、全速航走、高機動航走などが徹底して行なわれる。この時点ですでに乗組員のほとんどが乗艦を終え、公試終了と同時に海軍へ引き渡されることになる。

太平洋戦争において空母の効用を最初に理解した大統領の名を冠した空母CVN-75の雄姿を見る日は、それほど遠い先のことではない。

キヤノン EFレンズ講座 [EF300mm F4L USM]



飛行機写真の標準レンズは300㎜だ。飛行場の外や展望デッキから飛行機の離着陸を撮ったり、航空祭で飛行展示を撮る場合にも、最も使用頻度が高い。

今回紹介するEF300㎜ F4L USMは数ある300㎜レンズのなかでも、とくに飛行機写真に適したレンズで、次のような特長がある。まず、たくさんの機材をかついで歩く立場ではありがたいコンパクトさと軽さ。取り回しのよさにもつながる。次に、高速で移動する飛行機に、素早いピント合わせを実現するキヤノン独自のAF駆動モーターUSMと、リアフォーカス方式の採用。また、ピントリングを回すだけで、AFからMFへ移行できるフルタイムマニュアルの操作性も見逃せない。ブラさずに速いシャッターが切れる開放F値はF4。もちろん絞り開放でも画質低下が認められず、開放から使える。そして最大の特長は、色収差を補整するUDガラスの採用によるシャープな画質にある。日射による鏡筒の温度上昇、またそれにともなう性能低下を防ぐための白塗装も、屋外での撮影に有効だ。

通常このクラスのレンズは三脚の使用が推奨されるが、飛行機写真の場合は被写体の動きが速いので、手持ちが基本。ブラさないようにガッチリとホールドして、スムーズに流せるように心がけよう。シャッタースピードは1/500以上（ローターの動きを表現したいヘリの場合は1/250）で切りたい。

写真：橋本　隆／写真家



↑　サンフランシスコ沖で，夕方からのキャリアオペレーションを撮影。あいにく，西陽は真正面，どうしようもない逆光だ。いい絵は撮れなかった。オペレーションが終了して2機のホーネットがフライトデッキにタイダウンされた。暗く沈んだ海と夕陽に輝く機体が，みごとなコントラストを作った。〈EOS5 EF300mm F4L USM PKR 1/250 f5.6〉

↓　山の向こうに夕陽はすでに沈み，あたりは暗闇へとその色を変えていく。訓練飛行を終えたイーグルが夕空を駆け，ネリス空軍基地へ戻ってきた。暮れ残った西の空をめがけて着陸するイーグルを狙ってみた。こんなときはLレンズのシャープな解像力が頼りだ。〈EOS5 EF300mm F4L USM PKR 1/350 f4.5〉





↑　レッドフラッグ演習で知られるネリス空軍基地は，ネバダ砂漠のなかに位置し年間晴天日数300日を数える天候の安定したロケーション。ここでの撮影は，ほとんど「抜けるような青空をバックに」というイメージだ。この日は雷注意報が出ていて，めずらしく特大の入道雲が発生していた。シェイプの美しいイーグルと入道雲という組み合わせをしてみた。〈EOS5 EF300mm F4L USM PKR 1/500 f8〉

EF300mm F4L USM





●レンズ構成：7群8枚●撮影距離範囲：2.5m〜∞
●最大撮影倍率：0.13倍●フィルター径：77mm
¥149,000（ケース付き，フード組み込み，税別）
●●はUDレンズ

Presented by Canon

JSDF SQUADRON 1

パッチで見る自衛隊航空部隊



第305飛行隊

航空自衛隊第7航空団
百里基地

茨城県百里基地の第7航空団に同団2番目のファントム飛行隊として誕生した第305飛行隊は，第206飛行隊（F-104J）を母隊としたもので，1979年12月1日に発足している。最近は「梅組」の愛称で親しまれる同隊だが，編成当初から同じ第7航空団の第301飛行隊（F-4EJ，現在は第5航空団に移動）に追いつけ追い越せを目標に活動を続け，1980年からは対領空侵犯任務措置を開始，戦技競技会でも数度の優勝を記録している。1991年7月からF-15Jへの機種改変を開始，F-15J初代飛行隊長（通算では第9代）にはF-4EJ時代から引き継いだ山本忠夫2佐が就いた（F-15Jでの初参加となった94戦技競技会では山本2佐指揮のFACM部門で初優勝を果たし，その実力を強くアピールしているが，これはF-4EJ時代から連続3回優勝という輝かしい記録でもある）。F-15J部隊としての第305飛行隊は，正式には1993年8月2日に編成を完結しているが，機種改変を開始してから約2年という長い期間を要した理由には，F-15Jの調達ペースが遅かったことが上げられる。また，第一線飛行隊としての任務ともいえるF-15Jによる対領空侵犯措置任務は1994年3月から開始，現在は僚友の第204飛行隊と交替でこの任に当たっている。近年は硫黄島におけるミサイル講習参加のほか，96年10月に初開催された航空観閲式で，一部部隊を松島基地に移動運用させるなど，同式典に貢献したことなどが記録されている。　　　　　（櫻井定和）

❶


❷


❸


❹


❺


❻


❼


❽


❾


❿


↓ 首都防空の要，第305飛行隊が第206飛行隊から基本デザインを受け継いだ部隊マーク，地元水戸偕楽園の梅の花。写真は92戦競に参加した同隊のF-4EJで，同隊はこの年を挟んで1990，94年と３連続優勝を果たしている。なお二刀流の「武蔵」を部隊キャラクターに用いたのもこの92年ころから。ちなみに同隊は第302飛行隊に替わって那覇の第83航空隊に移動するという噂もある。



Photo: Shiro Sonda/KF



Photo: Yukihisa Jinno/KF

↑ 現第305飛行隊長，沖本利實２佐。ネームタグには第７航空団を示す青いシェブロンが入っており，名前の右上にはTACネームが入る。



協力：航空幕僚幹部総務課広報室
第７航空団第305飛行隊
(Photo: Yasuji Yoshino/WPP)

パッチ着用の基本パターンは右胸に飛行隊マーク，左胸にネームタグ（本来その下に階級章），左腕にイーグルドライバー（整備員はイーグルキーパー）で，右腕には演習や講習会などのパッチが付くが，盾型のF-15J武蔵パッチを付けている隊員も多い。ほかにも過去のものを含め，左に上げたものなどがある。❶紺のジャケット，スーツ用サブデュード（ロービジ）飛行隊マーク❷F-4EJ肩パッチ❸飛行隊創設10周年記念❹90戦競優勝記念❺武蔵（OD，水色もあり，F-15Jへの改変期に右腕に付ける隊員が多かった）❻F-15肩パッチ❼イーグル見参❽イーグル武蔵（❼❽は改変当時主に整備員が付けていた）❾F-15＆梅丸（整備員の一部が胸に着用）❿96戦競参加記念"印籠"。これらは飛行隊では通常販売に応じることはできないが，各地の航空祭に第305飛行隊が参加した場合などに購入できる可能性が高い。



KF Special File

このページは10月24日に記者団に公開された全日空の新しいスペシャル・マーキング・ジャンボ「"スヌーピー"号スペシャル」。同社は今スキーシーズン，このB.747-481（JA8961）を羽田発千歳行きの51便ないし53便に使用（ほかに61便，71便，千歳発羽田行き52便，60便，70便にも運航予定），スキー客へのイメージサービスを図る。塗装は通常塗装（垂直尾翼のロゴタイプはなし）の上から，スヌーピーとウッドストック，チャーリー・ブラウンらの仲間を描いたもので，左側がスキー編，右側がスノーボード編となっている。

Photos : Ryuta Amamiya/KF





このページ上3枚は，10月13日に行なわれた芦屋基地航空祭「エアフェスタ'96」に出場した航空自衛隊第13飛行教育団のT-1A（05-5808）。スペシャル・マーキングは玄海灘の荒波をデザインした日本画調の凝ったデザイン。機首には地元の民芸品である「八朔の馬」（はっさくのうま）が描かれている。　*Photos：Hiroshi Takehara*





→ 8月19日に撮影されたトルコ空軍のNo.1 Eskisehir（飛行隊）のRF-4E（69-7466/I-7466）。NATO軍が行なっているトルコ空軍への武器支援計画の一環として，このほどドイツ空軍から移管された機体で，元のシリアル・ナンバーは「35+19」。
Photo：Ralf Jahnke





世界のアクロバット飛行チーム
KOKU-FAN Illustrated
96-12 No.91
Aerobatics Teams of The World
■収録アクロバット飛行チーム■
アメリカ　ブルーエンジェルス，サンダーバーズ
カナダ　スノーバーズ
ブラジル　エスカドリラ・ダ・フマサ
チリ　アルコネス
イタリア　フレッチェ・トリコローリ
フランス　パトルイユ・ド・フランス，パトルイユ・ジャガー，パトルイユ・ミラージュ，EVAA
イギリス　レッドアローズ，シャークス，イーグルス
ベルギー　アルファジェット・ディスプレイ機
オランダ　F-16ソロディスプレイ機，グラスホッパーズ
オーストリア　J105Oソロディスプレイ機，カロAS
スウェーデン　チーム60
スイス　パトルイユ・スイス，PC-7チーム
スペイン　パトルーラ・アギラ
ポルトガル　アジャス・ド・ポルトガル
ロシア　ストリジィ，ルスキーイェ・ヴィチャジ，ネベスニエ・ウザリ，ベルクティ，ルス，アビアティカチーム，テストパイロッ
ウクライナ　MiG-29チーム
チェコ　トゥーハ，Mi-24チーム，L-401チーム
スロバキア　ビエレ・アルバトロシー
ポーランド　イスクリー
ハンガリー　マギヤ・カボス
ユーゴスラビア　レテッチェ・ズベズデ
オーストラリア　ルーレッツ
UAE　タイガーチーム
韓国　ブラックイーグルス
台湾　雷虎特技小組（サンダータイガー）
シンガポール　ブラックナイツ
マレーシア　タミンサリ
トルコ　ターク・イルディスラリ
インドネシア　ユピテル
ニュージーランド　トワイレッド
日本　ブルーインパルス，レインボーロブラ，スカイホーネット，ノーザンレディバー
世界のアクロバット飛行チーム
Aerobatics Teams of The World
No.91
Illustrated
好評発売中
A4変形判
オールカラー112ページ
定価2,000円（税込）
㈱文林堂　〒164 東京都中野区中野3-39-2
（編集部）TEL.03-5385-5868
（販売部）TEL.03-5385-5671

JOINT PROWLER



Photo: Yukihisa Arino/KF

米空海軍での統合運用が始まった最強電子戦機，EA-6Bプラウラー

Junichi Ishikawa 石川潤一

この秋，横田や三沢の航空祭で垂直尾翼に「NL」のテイルレターと「MAG-12」の文字を記入した，VAQ-134のEA-6Bプラウラー（NL620/160787）をご覧になった読者もいるだろう。すでに解隊されたCVW-15を意味する「NL」レターや，胴体後部に記入された退役空母「RANGER」の名前など，派手なマーキングと相まって航空機ファンの格好の被写体となった。しかし，この機体が，空海軍の垣根を乗り越えた統合電子戦ミッションの先駆けとなる，画期的な部隊の所属機と承知でシャッターを切った方は多くはなかろう。

これまで，岩国のMAG-12（第12海兵航空群）には，F/A-18ホーネットへの切り替え時期に海軍のA-7EコルセアやF/A-18Aが展開したこともあり，今回のVAQ-134も海兵隊プラウラー飛行隊の不足を補うための展開と理解された。事実そのとおりなのだが，より重要なことは，空海軍で統合運用するジョイント・プラウラー飛行隊にとって，初の海外展開であったことだ。ただし，後述するように空軍クルーの本格配備はもう少し先のことで，今回の岩国展開に空軍のクルーは加わっていなかった。

国防総省は95年8月18日，空軍が予定していたEF-111Aレイブン電子戦機の近代化改修計画を中止，98年中盤までに全機退役させ，代替機として海軍のEA-6Bを充てるPDM（計画決定覚書）を締結した。これがプラウラーによるジョイントSEAD計画で，国防総省は空軍の猛烈な反対を退け，電子戦機の一本化を推し進めた。EA-6Bの統合運用は経費節減が最大の理由であるが，統合運用計画のシンボルとしての意味合いも大きい。

国防総省は空海軍統合運用計画"ジョイント・ウォーファイター"を促進しており，将来的にはJFACC（統合部隊航空指揮官）を置くことも検討している。このため，CVW（空母航空団）にF-15，F-16，E-3などのクルーを常時派遣したり，レッドフラッグやNSAWC（海軍攻撃航空戦センター）"ストライクU"に教官を相互派遣するなどのアプローチが続けられている。その第一歩となるのが，ジョイント・プラウラーで，5個飛行隊の編成はすでに3個まで実現，1年以内に編成を完了する。そのころには24機残存しているレイブンも全機退役，本格的な統合運用が始まることになるだろう。

ALQ-99搭載電子戦機 EA-6BとEF-111A

ベトナム戦争中，米軍部隊は攻撃隊を地対空ミサイルや対空砲から守る目的で，レーダーを妨害する電子戦機を同道させた。電子戦機には攻撃隊と編隊を組むエスコート（護衛）妨害と，あ

る程度離れた安全な地域から行なうスタンドオフ（遠隔）妨害の２種類がある。ベトナム戦当初，海軍はダグラスEA-1Fスカイレイダー，空軍はダグラスEB-66デストロイヤーによって電子戦を実施した。EB-66はB-52ストラトフォートレス戦略爆撃機の自衛援助用電子戦機器を流用したが，その能力はあくまでも爆撃機の自衛用で，スタンドオフ妨害まではとても無理だった。

海軍の場合はもっと深刻で，レシプロ機EA-1Fでは攻撃隊に同道し，エスコート妨害を行なうことすら難しかった。海軍では60年代末になってようやく，B-66デストロイヤーの原型であるA-3スカイウォーリア重攻撃機の派生型KA-3B給油機を改造，給油会合点付近からスタンドオフ妨害を開始した。当時，最も有効とされたスタンドオフ妨害は，GCI（地上管制要撃）施設と地対空ミサイル/対空砲サイトとの音声通信網を妨害するノイズジャミング（雑音妨害）で，EKA-3B TACOS（給油/カウンターメジャー/攻撃機）はALQ-92 COMJAM（通信妨害）システムを搭載していた。

空軍もリパブリックF-105Fサンダーチーフ複座戦闘爆撃機の後席をつぶし，ALQ-59 COMJAMシステムを搭載したEF-105Fコンバットマーチンを実戦投入した。EF-105Fが一応の成果を上げたことにより，空軍は超音速機によるエスコート妨害を重視，その結果，空軍戦術機としては最大規模のジェネラル・ダイナミックス（コンベア）F-111Aアードバーク戦闘爆撃機をベースにした超音速電子戦機EF-111Aレイブンが誕生する。

海軍が鈍足のEA-1Fで苦しんでいたころ，海兵隊はEF-10Bスカイナイトで，近接航空支援を行なう海兵隊機の電子戦エスコートを実施していた。その海兵隊がEF-105FやEKA-3Bに先駆け，66年10月から実戦投入したスタンドオフ・ジャマーがEA-6Aエレクトリック・イントルーダーであった。EA-6AはA-6Aイントルーダー攻撃機のエアフレームに小改造を加え，機首を若干延長，垂直尾翼端に電子機器を搭載する“フットボール”ハウジングを追加した並列複座機のため，たったひとりのECMO（ECMオペレーター）にかかるワークロードは半端でなかった。

Photo：USAF





米空軍のEF-105Fコンバットマーチン（写真上），海兵隊のEF-10Bスカイナイト（写真下）などが実戦投入され，ハイスピード・ジャマーの時代へと突入していった。 Photo：USMC

海兵隊はワークロード軽減のため，妨害システムの自動化を検討したこともあったが，最終的にはEA-6B採用の道を選んだ。EA-6Bプラウラーはより効率的な運用を行なうため，胴体を大幅に延長して並列前後席４座という道を模索した機体であった。エアフレーム変更によって新設計に近い開発が行なわれたため，EA-6Bが実戦配備されるのは71年からで，ベトナム戦へは72年６月，EA-6Aに遅れること５年半のデビューとなった。

しかし，この間に電子機器は大幅な進歩を遂げており，EA-6Bはスタンドオフで脅威の探知と妨害が実施できるALQ-99 TJS（戦術妨害システム）を中核とする先進のスタンドオフ/エスコート・ジャマーとなった。ALQ-99はその後も改良を加えつつ，現在まで，そして今後20年以上も使い続けられるシステムで，空軍もEF-111A機に改良型ALQ-99Eを採用した。

EF-111Aの改造作業はグラマン（現ノースロップ・グラマン）が請け負ったため，尾翼端にはEA-6A/Bに類似したフットボール・ハウジングが追加されている。爆弾倉を持つF-111AをベースにしたEF-111Aは充分なスペースがあるため，この部分にTJSのアクティブ妨害機器を収容，その下部にカヌー型フェアリングを追加して送信アンテナを装備した。一方，フットボール内にはSIR（システム統合受信機）と呼ばれるパッシブ探知機器を収容しており，送受信を分離することで電波干渉を減らしている。一方，爆弾倉を持たないEA-6BはALQ-99の妨害機器をポッドに収容，主翼および胴体下面に最大５基まで搭載する道を選んだ（SIRはフッ

トボール内に収容)。

このほか両機の相違点としては、例えばEF-111Aが超音速飛行が可能で、巡航速度も2割ほど上回るなど、飛行性能の差異が上げられる。しかし、それ以上に重要な違いはEF-111AがF-111Aのエアフレームそのままなのに対し、EA-6Bは前部胴体を120cmほど延長、コクピットを2席分増設した4座機になった点だ。EF-111AではEWOのワークロードを軽減するため、パイロットに航法および自衛電子戦機器の操作を分担している。しかし、電子戦環境が過密化する中、頭数の多さが大きなアドバンテージになることは間違いない。

EA-6Bは基本型4種 合わせて170機生産

EA-6Bの搭載機器については別頁が設けられているようなので、ここでは主に運用面を紹介していこう。EA-6Bの製造数は170機で、その内訳は前量産型5機、STD(スタンダード) 23機、EXCAP(能力拡張型) 25機、ICAP(能力向上型) 45機、ICAP-2 72機。このほか、A-6Aを改造した試験機が3機ある。その1号機はA-6A 15号機(Bu.No.149481)を改造した空力試験デモンストレーターNEA-6B(M-1)で、68年5月28日に初飛行した。同年8月には2機目のNEA-6B(149479/M-2)が進空、さらに148615が地上試験用ETA(電子供試体)に改造された。

続く前量産型は……

EA-6B-05 (154930)
EA-6B-10 (154931)
EA-6B-15 (154932)
EA-6B-20 (154933)
EA-6B-25 (154934)

の5機で、量産1号機は70年11月に初飛行している。STDは……

EA-6B-30 12機 (158029/8040)
EA-6B-37 8機 (158540/8547)
EA-6B-40 3機 (158649/8651)

で、70～72年度に発注された。EXCAPは73/74年度に発注されている。

EA-6B-45 19機 (158799/8817)
EA-6B-50 3機 (159582/9584)
EA-6B-55 3機 (159585/9587)



爆弾倉やフットボール・ハウジングに電子機器を搭載した米空軍のEF-111Aも間もなく退役。クルーはEA-6Bを運用する統合飛行隊へ移る。写真は53WG/DET.7所属機。

ICAPはのちにICAP-2が登場するとICAP-1と改称されているが、発注は75～82年度にかけて行なわれている。

EA-6B-60 6機 (159907/9912)
EA-6B-60 5機 (160432/0436)
EA-6B-70 1機 (160437)
EA-6B-70 1機 (160609)
EA-6B-70 6機 (161704/1709)
EA-6B-75 6機 (160786/0791)
EA-6B-80 6機 (161115/1120)
EA-6B-85 6機 (161242/1247)
EA-6B-90 6機 (161347/1352)
EA-6B-95 2機 (161774/1775)

82年度発注のブロック95は、3号機からICAP-2仕様になっている。

EA-6B-95 4機 (161776/1779)
EA-6B-100 6機 (161880/1885)
EA-6B-105 8機 (162223/2230)
EA-6B-110 6機 (162934/2939)
EA-6B-115 6機 (163030/3035)
EA-6B-115 5機 (163044/3048)
EA-6B-120 1機 (163049)
EA-6B-120 12機 (163395/3406))
EA-6B-125 12機 (163520/3531)
EA-6B-130 9機 (163884/3892)
EA-6B-135 3機 (164401/4403)

ICAP-2のうち、最初の12機がベースライン と呼ばれる基本型で、162225以降のブロック105/110/115 23機がHARM運用能力を付与したブロック82、163049以降のブロック120/125/130/135 36機がHARM完全対応のブロック86、そして最終号機164403は通信能力を強化したブロック89として完成した。ICAP-2は82年度から90年度にかけて発注されており、「82」「86」「89」という数字は年度を表わしているが、発注年度や受領年度とは微妙に食い違いがある。また、機体名称に付けられているブロックナンバーとは関連はない。

EA-6BにはSTDからICAP-2まで、4つの基本型があるが、主な相違点はALQ-99 TJSで、脅威の多様化、複雑化に対応、次々に改良を加えた結果、同じ「B」モデルの中に多数のバージョンが存在する結果となった。別頁にも類似解説があるかもしれないが紹介しておくと、STDが(バンド1/2、4、6、7、8)をカバーするALQ-99、EXCAPがALQ-99A/B/C(バンド1/2、4、5/6、7、8、9)、ICAP-1が同一周波数帯域ながらデジタルチューニング可能なALQ-99D、ICAP-2がユニバーサル・エクサイターによって2バンド切り替えが可能なALQ-99F(1、2、4、5/6、7、8、9)を装備する。このほか、ICAP-2では中央コンピューターをAYA-6からAYK-14に換装、処理能力が大幅に向上した。

なお、EA-6B初期型の残存機はACP(エアフレーム・チェンジ)と呼ばれる近代化改修でほとんどがICAP-2仕様(ブロック82以上)に改造されてお

り、EXCAPからの改造はAFC-531、STD/ICAP-1、そしてSTDをICAP-1仕様に改造したICAP-1 Modからの改造はAFC-527AM1と呼ばれる。

ベトナム戦争末期にEA-6B STDが参戦

70年9月、EA-6Bを最初に受領したのはRTS(転換訓練飛行隊、現在のFRS=艦隊即応飛行隊) VAQ-129 "Vikings"で、71年1月には初の実戦飛行隊VAQ-132 "Scorpions"によるEA-6B STDの運用が始まった。VAQ-132は72年6月5日から73年3月24日にかけて、CVA-66アメリカ搭載CVW-8の一員として西太平洋、ベトナム方面のデプロイメントを実施しており、これがプラウラーにとって初陣となった。このほか、VAQ-131 "Lancers"が72年9月12日から73年6月12日にかけてCVAN-65エンタープライズ/CVW-14で、VAQ-134 "Garudas"が73年1月5日から10月11日にかけてCVA-64コンステレーション/CVW-9で、ベトナム方面へのコンバットクルーズを実施している。

3飛行隊の使用機はすべてEA-6B STDで、期間中に720ソーティを実施しており、その間、事故を含めて損失はなかった。EA-6Bは海軍攻撃隊に対するスタンドオフ妨害ミッションを実施したが、72年12月に実施された北爆作戦"ラインバッカーII"では、B-52D/G爆撃機に対する電子戦支援も行なっている。

EA-6B STDはバンド1/2、4、6、7、8をカバーすると書いたが、当初は1/2、4、7のみで、バンド1/2(64～70MHzのいわゆるローバンド)はSA-2ガイドライン(V-75ドゥビナ)地対空ミサイルのスプーンレスト早期警戒レーダー、バンド4(500MHz～1.0GHz)はSA-3ゴア(S-125ネバ)のフラットフェイス捕捉レーダー、バンド7(2.5～4.3GHz)はSA-2のファンソンA/B管制レーダーの周波数をカバーしている。しかし、ファンソンが改良型D/Eに更新されたため、それをカバーするバンド8(4.3～7.0GHz)とSA-4ガネフ(2K11クルグ)のロングトラック捕捉レーダーに対応するバンド6(2.0～2.5GHz)も追加されている。

EA-6Bの5ヵ所あるパイロンに、何が搭載されているかというストア・コンフィギュレーションは、数字とアルファベットで表わす。ベトナム戦争中、最もティピカルなコンフィギュレーションが7-T-L-T-7で、胴体下にTJSローバンド・ポッド(L)、主翼下面外舷パイロン左右にバンド7ポッド(7)、内舷パイロン左右に増槽(T=タンク)を搭載していた。

ALQ-99と並ぶEA-6Bの妨害機器がALQ-92 COMJAM(通信妨害)システムで、EA-6B STD/EXCAPの場合は後席左側のECMO-3が、ICAP-1以降は前席右側のECMO-1が操作を行なった。なお、現行のICAP-2ではALQ-92を撤去、替わりにALQ-149戦術指揮/通信妨害システムを搭載する計画だったが、現在はマクダネル・ダグラスEC-24A電子戦訓練機などが採用しているUSQ-113を搭載した機体が増えている。

EA-6B STDに続いて、ALQ-99Aを搭載したEA-6B EXCAPをVAQ-133 "Wizards"が初受領、74年1月3日から8月3日にかけて、CVA-66アメリカ/CVW-8で地中海方面への初デプロイメントを実施した。ICAP-1の初デプロイメントはCVN-68ニミッツのCVW-8に配属されたVAQ-135"Black Ravens"が記録しており、77年12月1日から78年7月2日まで、地中海および北大西洋方面を航海した。またICAP-2は85年8月25日から86年4月16日にかけ、CV-60サラトガ/CVW-17にVAQ-137 "Rooks"が展開、地中海からインド洋方面に展開したのが初のクルーズだ。

EA-6Bが実施したミッションのうち、主要なものを列記しておくと

●83年10月、CV-62インディペンデンス/CVW-6のVAQ-131(ICAP-1)がグレナダ侵攻作戦に参加した。

●85年10月10日には、客船アキレ・ラウロ号を乗っ取ったテロリスト4名を移送するエジプト航空のB.737を、サラトガから発進したF-14Aトムキャットがシチリア島のシゴネラ基地に強制着陸させる事件が起きた。サラトガとともにICAP-2の初デプロイメントを行なっていたVAQ-137は、ミッションを支援するためESM(電子支援策=パッシブ探知)を行なった。

●86年4月14日に行なわれたリビア、ベンガジ爆撃作戦"エルドラドキャニオン"において、CV-43コーラルシーのCVW-13/VAQ-135とCV-66アメリカのCVW-1/VMAQ-2 Det.YのICAP-2が、防空レーダーのスタンドオフ妨害を行なった。



1986年4月に行なわれたリビア爆撃作戦"エルドラドキャニオン"には写真のVAQ-135のほか、VMAQ-2 Det.Yもスタンドオフ妨害に参加した(作戦前の演習時に撮影)

湾岸戦争でICAP-2が HARM 150発を発射

EA-6Bが「作戦機」として参加したのは91年1月からの湾岸戦争,"デザートストーム"作戦が最初であった。海軍と海兵隊のEA-6Bは1,132ソーティ,飛行時間にして4,600時間以上のミッションを実施,その間に損害はなく,150発以上のAGM-88 HARM(高速対レーダー・ミサイル)を発射している。EA-6B ICAP-2のうち,量産13号機以降のブロック82は主翼下4ヵ所のパイロンにAGM-88を1発ずつ搭載でき,レーダー施設へのハードキルが可能になった。

EA-6によるハードキルは,ベトナム戦争中にも海兵隊のEA-6AがAGM-45シュライク対レーダー・ミサイルを使って実施したことがあるが,高価で機密のかたまりのようなEA-6Aを投入するにはリスクが大きすぎたため,ごく短期間で終わった。海軍はベトナム戦争中,EKA-3BやEA-6Bをスタンドオフ妨害に充てており,ハードキルの方はAPS-107レーダー方位探知/警報装置とER-142スキャン受信機を追加装備,シュライクやAGM-78スタンダードARMを運用できるA-6Bが実施した。

SAM制圧ミッションは,現在ではSEAD(敵防空網制圧)と呼ばれるようになっており,ミサイルや爆弾でレーダー施設等を破壊するハードキルをリーサルSEAD(致死制圧),レーダーやデータリンクを電子的に妨害するソフトキルをノン・リーサルSEADと呼んでいる。主翼下にLAU-118ランチャーを介してAGM-88 HARMを搭載できるよう改造したブロック82以降は,リーサル/ノン・リーサルのSEADミッションを実施できる唯一の機体で,ブロック86は信号処理システムを更新,AGM-88に完全対応する。

湾岸戦争に参加したEA-6B飛行隊は,海軍が6個(VAQ-130,131,132,136,137,141),海兵隊が1個(VMAQ-2)。このほか,VAQ-139"Cougars"(CV-62 インディペンデンス/CVW-14)とVAQ-140"Patriots"(CVN-69 アイゼンハワー/CVW-7)は湾岸危機(デザートシールド)のみで,実戦には参加していない。

各飛行隊の搭載空母/CVW/デプロイメント期間は,VAQ-130"Zappers"がCV-67 J.F.ケネディ/CVW-3(90年8月15日~91年3月28日),VAQ-131がCV-61 レンジャー/CVW-2(90年12月8日~91年6月8日),VAQ-132がCV-60 サラトガ/CVW-17(90年8月7日~91年3月28日),VAQ-136"Gauntlets"がCV-41 ミッドウェイ/CVW-5(90年10月2日~91年4月17日),VAQ-137がCV-66 アメリカ/CVW-1(90年12月28日~91年4月18日),VAQ-141"Shadowhawks"がCVN-71 ルーズベルト/CVW-8(90年12月28日~91年6月28日)。

当時,VAQの定数は4機であったが,VAQ-130,137,141は現行と同じ5機編成に増強していた。使用機はVAQ-130,131,141がICAP-2 ブロック86,残りの飛行隊は海兵隊のVMAQ-2を含めブロック82であった。なお,VMAQ-2"Playboys"は90年8月から91年3月にかけて,バーレーンのシェイクイサ基地に編成されたMAG-11にEA-6B 12機を展開させた。

湾岸戦争における空母部隊のストラ

Photo: Takashi Hashimoto



1991年の"デザートストーム"には海軍/海兵隊から7個飛行隊が参戦,リーサル/ノン・リーサルSEADに従事した(写真はVAQ-136)。

Photo: Takashi Yoshimoto



ホームベース，ワシントン州NASウィドビーアイランドで撮影されたVAQ-129のEA-6Bブロック89（NJ665/163397）。余剰の改造機は同隊で訓練に仕様されることになる。

イクパッケージ（攻撃部隊）は通常，4～5機のF/A-18ホーネットがAIM-7スパロー空対空ミサイルおよびAGM-88 HARMを搭載してリーサルSEADを行ない，その後方にF/A-18，A-6Eイントルーダーなどの攻撃部隊が4機ずつの編隊を組んで後続する。その後尾に付いたEA-6B 1機がスタンドオフ妨害，つまりノン・リーサルSEADを実施するのだ。EA-6Bが脅威となるレーダー照射やGCIの通信を探知すると，TJSやCOMJAMでスタンドオフ妨害を行なうとともに，HARM搭載ホーネットに攻撃を命じる筋書きだ。

イラクの防空システムを撹乱するため，別方向から囮のストライクパッケージが接近，さらに異なった方向からADM-141 TALD（戦術空中発射デコイ）を発射することもあった。囮の編隊にもEA-6B 1機が付くため，バックアップ分まで含めると1個飛行隊4機ではほとんど余裕がない。このため，既述のように湾岸戦争中，定数を5機まで増やした飛行隊もあった。

また，緒戦にはイラクの防空システムを無力化する目的で4機のEA-6BがHARM搭載/非搭載の組み合わせでペアを組み，リーサルSEADを行なった。例えば開戦初日，ケネディを発進したVAQ-130のEA-6Bがイラク西部のH-3飛行場に対してHARM攻撃を行なっている。

なお，湾岸戦争中に使用されたHARMはAGM-88Bで，誘導ソフトウェアはブロック3に更新されていた（現行はAGM-88C/ブロック4）。EA-6Bが発射したAGM-88は150発前後といわれているが，部隊別にはVAQ-130が42発，VAQ-131が24発，VAQ-132が17発，VAQ-137が24発ということが分かっている。

現行のICAP-2は
ブロック82と89

EA-6B飛行隊は時期によって増減はあるものの，海軍が現役13個（VAQ-130，131，132，133，134，135，136，137，138，139，140，141，142），予備役2個（VAQ-209/309），転換訓練を行なうFRS（艦隊即応飛行隊）1個（VAQ-129），海兵隊が4個（VMAQ-1，2，3，4），合わせて20個編成されている。空母および空母航空団の減少にともないVAQ-133，134，137，142，309が解散したが，ジョイントSEAD計画によってVAQ-309を除く現役飛行隊はすべて復活，それでも不足する分は解散したA-6イントルーダーFRS，VA-128の伝統を受け継いだVAQ-128が新編されることになっている。

ジョイントSEAD計画が予定どおり進めば，海軍現役飛行隊9個，統合運用飛行隊5個，予備役飛行隊1個，FRS 1個，海兵隊飛行隊4個と，ピーク時と同じ20個態勢となる。飛行隊の定数は海軍の10個飛行隊が5機（計50機），統合飛行隊が4機（20機），海兵隊が6機（計24機）で，残りはVAQ-129が運用する。170機生産されたEA-6Bは，現在125機程度残存しており，半数程度が最新のブロック89に改造されており，残りはブロック82のまま。海軍ではブロック82/89をすべてブロック89A仕様に改造する計画で，仮に125機が改造された場合，30機前後が訓練および補充用としてVAQ-129にプールされることになる。

88年秋から配備の始まったブロック86はHARMに完全対応した機体で，ALQ-99Fの信号処理能力を高めるとともに，ARC-182 VHF/UHF無線機を2基搭載するなど通信能力を強化している。ブロック86は生産型35機に加え，初期型22機からも改造されているが，現在はすべてブロック89に改造されている。外見的にはコクピット後方，機首下面，後胴部上面左寄りに後退角の付いたARC-182のブレードアンテナ3枚が追加されているため，容易に識別できる。ただし，ブロック82でも最近は2ヵ所（機首下面と後胴部上面）のUHF/VHFブレードアンテナを後退角付きに変更した機体（旧型ARC-175とARC-182の組み合わせか？）もあるので注意が必要だ。

ブロック89の電子戦システムはブロック86と変わらないが，最新のARC-210 EP（エレクトロニック・プロテクション）無線機を搭載，このほかハロン消火システムを装備している。ロックウェル・コリンズ製のARC-210はUHF/VHF，AM/FM，対妨害秘話/データ通信などを組み合わせて運用でき，将来的には衛星通信にも対応できるよう改修される。ARC-210の搭載にともない，胴体後部上面のブレードアンテナが2枚並列になっており，識別は容易だ。

なお，ブロック82/86では一部の機体しか搭載していなかったUSQ-113 COMJAMは，ブロック89からはほぼ標準装備となったようだ。ALQ-92搭載機は機首下面に矩形のブレードアンテナ（AS-2168/ASQ-92）を装着していたが，USQ-113搭載機は胴体後部下面，アレスティングフック取り付け部

Photo: Takashi Hashimoto



VMAQ-3は海軍飛行隊の不足を補うかたちでCV-66アメリカ/CVW-1に組み込まれ、アドリア海から"ディナイフライト"にも参加した。

直前に大きめのテーパー形アンテナが装着されている。

93年に実用化したブロック89を最初に運用した飛行隊はVAQ-130で、94年10月20日から95年4月14日にかけてCVN-69アイゼンハワー/CVW-3とともに地中海/ペルシャ湾方面のデプロイメントを実施した。このほか、VAQ-135、136、140、141でブロック89の存在が確認されている。このうち、VAQ-130はボスニア・ヘルツェゴビナ内戦における飛行監視ミッション、"ディナイフライト"を支援するため、アイゼンハワーからイタリアのアビアノ基地に展開している。

アビアノには94年11月から海兵隊のVMAQ-4"Seahawks"、続いてVMAQ-1 "Banshees"、現在はVMAQ-2"Panthers"が展開しており、このほかCV-66アメリカ/CVW-1とともにVMAQ-3"Moon Dogs"がアドリア海に展開していた時期もある。岩国にVAQ-134が展開した理由は、アビアノに1個、空母に1個飛行隊を取られて、MAG-12へ配備する余裕がなくなったためで、97年1月には再編されたばかりのVAQ-137がCVN-73ジョージ・ワシントン/CVW-1に配属されることになっており、ようやく海兵隊部隊にも余裕が出てこよう。なお、96年12月号P.52の表で、ワシントン/VAQ-137がCVW-8に配属されるのではとした仮説が、誤りであることが分かった。

ICAP-2 ブロック89Aと空海軍統合運用計画

99年ごろから実用化する予定の最新型ブロック89Aは、96年度予算でまず4機の改造が約3,350万ドルで発注されている(納期は98年3月)。ロシアは最新型地対空ミサイルSA-10グランブル/SA-12グラディエーター（S-300/300V)の輸出を開始したが、新型地対空ミサイルは周波数のアジャイル（瞬時切り替え）で妨害を逃れようとするため、ブロック89Aでは飛行中にTJSポッドの周波数切り替えを行なうユニバーサル・エクサイターを改良、またバンド9/10など高周波側の妨害能力を強化する。

また、USQ-113 COMJAMやAYK-14コンピューターを改良、リング・レーザージャイロ慣性航法装置（RLG-INS）やGPS受信機などを搭載して航法能力を高める。自衛のためにALE-50曳航式デコイなどの搭載も決まっており、ブロック82からの改造機にはARC-210無線機が搭載される。海軍ではリーサルSEADミッションにおいて、HARMより遠距離から確実にレーダー施設を攻撃できるスタンドオフ兵器、AGM-154 JSOW（統合スタンドオフ兵器）などを使用する計画だが、その場合、発射母機が精密な航法を行なうことが必要で、RLG-INSやGPSが不可欠な装備となる。このほかブロック89Aのパイロット席は、計器盤がEFIS（電子飛行計器システム）になる。

なお、残存するほとんどすべてのEA-6Bがブロック89A仕様に改造されるわけで、なかには機齢20年に達する機体も含まれている。このため、初期型は運用寿命延長のため中央翼を強化する計画で、96年度予算でまず10機の改造が決まった。議会はこれに加えて、空軍の予算から統合運用のためのEA-6B 20機をブロック89仕様に改造する予算の追加支出を決めており、この20機も最終的には89A仕様に再改造されることが決まっている。

続いて、97年度予算でもブロック89Aへの改造（20機？）が計上されてお

り，このほかバンド9/10のTJSポッド60セット，USQ-113 30セットなども同時に購入する模様。

海軍ではさらに，TJSの受信機やUSQ-113を改良したEA-6B ICAP-3の開発を検討しており，近くメーカーにRFI（情報要求）を行なう予定だ。ICAP-3がどのような仕様になるかはまだ未知数だが，EA-6B ADVCAP（ブロック91）がキャンセルされた現在，今後20年にわたってブラウラーを使い続けるには，相応のアップデートが必要になってこよう。

最初に紹介したように，国防総省は95年8月18日，EF-111AのSIP（システム改良計画）を中止して98年中盤に全機退役させ，空海軍クルーによるEA-6Bの統合ミッションを行なう決定をした。統合運用飛行隊は5個で，定数4機とすれば20機のEA-6BがEF-111A 24機を代替する。空軍ではEA-6Bクルーの第一陣として，EF-111Aのほか，マクダネル・ダグラスF-4Gワイルドウィーズル機やロッキード・マーチンEC-130Hコンパスコール電子戦機のクルーから24名を指名，パイロットおよびECMO（空軍流にいうとEWO＝電子戦士官）に転換する。

24名の内訳はパイロット6名，ECMO/EWO 18名で，6月には3名の空軍クルーがVAQ-129での訓練を修了，空母CV-64コンステレーションに展開，初の空母離着艦訓練を実施した。24名の訓練は2年以内に完了し，順次ジョイント・ブラウラー飛行隊に配備されることになっている。

飛行隊は95年9月29日に編成されたVAQ-134が最初で，続いて96年4月4日にVAQ-133，10月1日にVAQ-137が再編されており，97年3月にVAQ-142，97年10月にVAQ-128が編成される予定。各飛行隊とも編成時は所属機2機程度でスタート，半年強で機数を定数の4機まで増やし，実働態勢を整える。海軍飛行隊は定数5機，海兵隊は6機まで増やしており，統合飛行隊の4機は必要最低限の機数だが，パイの大きさが125機と決まっている以上，新参者に分け前が少なくなることはやむを得ない。

ただし，海外あるいは空母への展開時は追加があるはずで，事実，5月にMAG-12へ展開したVAQ-134所属機は5機だ。トランスパックしてきたのは4機（NL620～623）のみだが，岩国で前任の海兵隊部隊（VMAQ-4）が整備のため残していた機体（NL624）が合流している。VAQ-134は本誌が書店に並ぶころにはローテーションを終えているはずだが，ブロック82に属する所属機は後任部隊（VAQ-138？）へ移管して，人員のみ移動する可能性も高い。おそらくウイドビーアイランド基地で，改造を終えたブロック89を受領することになろう。

また，10月に編成されたVAQ-137は，既述のようにワシントン/CVW-1に配属されることが決まっており，おそらくこの場合も5機編成となるだろう。ジョイント・ブラウラー飛行隊は今後，空母や海外の基地へ展開することになるが，その際HARMやスタンドオフ兵器を搭載して自らリーサルSEADミッションを行なうこともあるだろう。しかし，基本的にはジョイント・ブラウラーがF-4Gワイルドウィーズル機の任務を引き継ぐということではなく，ASQ-213 HTS（HARM照準システム）を装備した空軍のF-16C/Dブロック50や，海軍，海兵隊のF/A-18C/Dなど，HARM運用可能な機体がリーサルSEADの中心となって，共同ミッションを行なうことになるとおもわれる。





VAQ-133，-137ともにいったん解散した飛行隊だが，統合飛行隊として再編されており，近々それぞれ岩国，CVW-1への派遣が予定されている（写真は解散前）

蒼穹劇場

イーグル・ドライバーから曲技飛行の“長嶋茂雄”へ

“Rock”岩崎貴弘（いわさき たかひろ）さん

瀬尾 央



先読みしてGを抜く

戦闘機の空撮で，垂直に立った機体の背面を撮ることは困難の度合いが高い。本誌今月号では，T-1，T-33，そしてF-15のそうしたショットを掲載しているが，あれはどう撮るのか。

まず被写体機と撮影機は編隊でループに入る。軽くダイブしてエネルギーを貯え，4G程度の引き起こしをして垂直上昇の姿勢にもっていく。1/4ループ，すなわち約80°ほどピッチアップしたとき，Gを抜いていき，抜き切って真上を向くころに被写体機に静かに内側にロールしてもらうのだ。標準レンズで撮る近さにある2機の背中同士が90°の関係を保つ。何秒維持できるか。

難しいのは，そこでGを完全に抜くことだ。パイロットがGを抜いたと体感するのは1Gであって，1Gであると背中を見せた被写体機はその揚力も手伝ってグーッと撮影機にかぶってきてしまう。下手をすると超接近し，すぐそこにある大きな翼端に目が点になる。1Gではダメで，操縦桿をさらに押して1Gの向こう側，無重力状態の0Gに近いところまで支えてやらねばならない。それが機体を垂直に立てる秘訣だ。機体が立つと，今度は重力と推力の関係からみるみる速度が落ちてくる。F-15の推力重量比はカタログ的には余裕はあるが，A/Bはデリケートな撮影飛行には不向きだ。速度と姿勢と時間のきわめて精度の高いコントロールが要求されているが，速度を失うと舵がきかず，機体が勝手に動き始め，フワフワとした恐怖の感覚は後席でも十二分に感じることができる。いいところ2～3秒の間に「撮った！」と言わねばならない。ブレイクでは，撮影機が操縦桿を引き，背面から降下姿勢になったとき，撮影機がいた場所へ時間差をもって被写体機がかぶってくる。なかなか緊張する空撮だ。

70年代初期の米国の航空雑誌に紹介される曲技機の写真にこうしたショットが掲載されていた。当初はその撮影プロシージャーさえもよく分からなかった。が，自分でもそうした機体の撮影に馴染むようになって，その手口が見えてきた。



自衛隊戦闘機の空撮が許されるようになって，曲技機で可能なことは戦闘機でもできるはずだし，米空軍でも英空軍でもうまくいった経験があるし，といくつかの部

隊でお願いしてみた。しかし，なかなか満足いかなかった。民間人を搭乗させている気負いからか，見よ，これがイーグルだ，とイニシャルで6Gもかけて引っ張ってくれたり（エネルギーがあとに続かない），失敗して空にいる全員が無言になったり，いろいろあった。日々訓練を重ねていることに関しては完璧な日本のパイロットであるが，非日常の特殊な空撮となると，一発では決まらないことがある。

案外これは，安全教育の徹底した航空自衛隊の風土といったものなのかな，ということを感じていたおり，ぼくは百里基地で岩崎貴弘3佐に出会った。当時第204飛行隊の飛行班長を経て7空団飛行群運用班長で，航空学生26期。TACネームは“Rock”。同飛行隊空撮時の編隊長でカメラプレーンのパイロットであった。そしてこのとき初めて，背面を見せて突っ立っている航空自衛隊機の撮影に，ぼくは満足したのである。

エリアから百里に戻ると彼は言った。

「カメラをしまいました？」

くるぞ，と思った。滑走路上空でF-15は深くバンクし，あっという間にぼくのGスーツは目一杯膨らんだ。7G＋だった。

「ね，これがイーグルですよ。凄いでしょ」

少年のように飛ぶことが大好きで，ちょっとした遊び心もあり，もちろん高い技術も持っている，そんな姿がよく分かった。

屈指のイーグル・ドライバー

ロック岩崎が航空自衛隊を志願した契機は，小学校3年生のとき隣の家のTVで見た映画「ジェットパイロット」だった。ブルーエンジェルスを軸にした盲目の少女とジェットパイロットの物語。

T-34メンターでソロに出たのが1972年。だが，体質的にエアシックにかかりやすく，エリミネートの直前までさしかかった。

74年2月，F-4導入にともなう教官からの推薦を辞退し，単座のF-86にこだわって当時小牧の第8飛行隊へ。

77年，光子さんと結婚。そして芦屋の第13飛行教育団に転属。「戦闘機パイロットの心意気をベースにした，空のロマンを説く，人間味あふれる教官でありたい」と願った。このT-1時代，エアボーン直後のフルパワー時に，タービンブレードが飛散する事態に遭遇している。低く，脱出はできず，何よりも民家を避けねばならない。

「冷静になれ，なんて嘘だ。瞬時の判断など，人ができるわけがない」

3,000ftだった。エンジンをカット。数秒後には状況が変わってしまうかもしれない。考えてした処置ではない。普段の徹底した



F-15が突っ立っている。ピッツS-2Bがロールする。そして日曜日，水戸のULPクラブの会長として，アマチュアが楽しむクイックシルバーを用意する。これがロック岩崎にかかわりの深い航空の3分野。「青春とは心の様相をいうのだ。年を重ねただけで人は老いない。人は信念として若くあれば若い」。これが好きな詩から得た信念。岩崎貴弘，1951年11月28日生まれ，まもなく45歳。





体で覚える反復訓練，不測事態対処の訓練の結果だ。心を落ち着かせ，どこか居直り，飛行場に滑り込んだ。胴体に穴が開き，燃料，油圧の配管は破られていたが，人力操舵のありがたさと，貯えた油圧が残っていた幸運から，かろうじて脚を出せた。

81年，長女誕生。そして新田原の第204飛行隊に転属，F-104のパイロットとして第一線に復帰した。

84年，同飛行隊はF-15に機種更新されることになり，部隊建設要員として先駆けて百里へ。航空自衛隊3番目のイーグル飛行隊の建設を担った。90年には飛行班長として飛行隊の牽引車となった。

百里基地では1991年から例年航空訓練展示が行なわれているが，そこでは低空の模擬空中戦が展示されている。2機のF-15が逃げる敵役を追いつめつつ，必ず1機は射撃できる位置に占位しているところが見どころで見事だが，あの展示を主導的に組み立てたのも，飛行群運用班長の岩崎さんだった。

「-15に乗せたら，あいつ本当に上手いよ」

航空自衛隊の中でそんな噂をぼくは何回も聞いた。プロがプロを評していうのだから，その力量は相当なものだったのだろう。

彼のウイングマンを務めた若手に聞いてみた。みんな彼のことを上手いというけど，一体操縦の何が違うのさ？

「返し…じゃないですか。ロールインしてガーッと引っ張るときは，人による上手い下手の差はあまり見られない。でも激しい動きや，乱れた姿勢からスッと定常に戻すとき，あの先輩だけは独特で，真似できないなと思います」

天性？

「でしょうねぇ。多分」

でも，それは飛行機の動きの話で，戦闘機でいかに勝つか，とは別の話でしょ？

「私のレベルでは，どうあがいても勝てませんよ。強い。1対2でも勝てないでしょうね。いつかサシでやって負かせたいと思っていたのですがね」

では，総隊戦技競技会における成績は？第204飛行隊のF-15が戦競に出場して2年目の86年戦競に，メンバーとして岩崎さんも参加した。じつは米国留学の内示があったのを断っての出場だったから，どうしても勝たねばならなかった。激しい訓練の日々を重ね，勝利の充分な手ごたえがあった。

本番。完全に優勢ななかで数分の格闘戦が経過した。ミサイルを撃った（シミュレート）。だが，「マイク・アルファ！」とコールすべきところ，心の隙に疑念があって「マイク・インディア！」と言ってしまった。弾は明らかに当たる位置にあったが，そのひと言が勝敗の分かれ目になった。

エアショービジネスを目指して

航空自衛隊パイロットには純粋培養のような人が見受けられることがある。その典型は「リタイアしたら民間のクラブで教官でもやって……」などというものだが，オイオイちょっと待ってくれ，とぼくは言う。厳しい選抜と，適性のある上澄みの人だけを教育し，遵法精神にあふれた自衛隊と異なり，民間飛行クラブはその人に暇と金があれば，適性はおろか，同じ空を共有さえできないような，人格に疑問符がつく人とも，客としてつきあうのだ。それに我慢ができるのか。客であれば，ひっぱたくことも，ましてパラシュートを背負わせて外周道路を一周させることも，できやしない。

こうした民間への転出話は，40歳を過ぎ，パイロットとしての第一線を退くころ，よく出てくる。きっとみな，次の人生をどうするか迷うのだろう。

岩崎さんは2佐になった。航空学生で2佐という階級に上がる人は同期入隊の1割強，2割はいない。2佐職のパイロットの華は，ふつうは飛行隊長である。

「2年間飛行群の運用班長という管理職をやって思ったのですが，飛ばしてくれるだけならいいんです。でも，本当に飛行機乗りの知識と技術を生かしてくれる仕事なのか。人事だ書類だという仕事は私には合いません。また，ずるずると自衛隊にいても，最大限飛べても56歳までですよ。あと10年，人生の次のステージを考えると，今何か始

U.K. Airshow Crashes & Duxford 1996

1996年夏，呪われたイギリスの空，その渦中に行なわれたダクスフォード・エアショー

1996年7月7日，ハウォーデンでデ・ハビランド・ベノム（G-VIDI）が離陸滑走中に主翼を地上に接触，ランウェイエンドを越え飛行場のフェンスに激突した。パイロットは無事だったが，機体は大破。

さらに7月14日，ダクスフォードをベースとするザ・ファイター・コレクション（TFC）所有のP-38Jライトニング（NX3145X）が，同飛行場で開催されたフライング・レジェンズ・エアショーでのディスプレイ中，低高度の左旋回で地上に激突。機体は炎上し，パイロットは即死。

また，7月18日には英国内で唯一飛行可能なブリストル・ブレイター（C-FDFC）が，ヒースロー空港50周年記念式典に参加したあと帰途途上のエンストーンを出発する際に離陸に失敗，胴体は大破，降着装置は主翼を突き抜け機体は修復不可能となる。

そして7月21日，ただ1機のフライアブルなモスキートT.3（G-ASKH/RR299）が，ランカシャー州バートンでのディスプレイ中にスピンに陥り，墜落。

以上のように2週間で歴史的な機体が4機も失われてしまった。まるで悪夢のようなこの夏の悲劇は将来どのような影響をおよぼすのだろうか。

英国のこうしたディスプレイ機とそのパイロットはCAA（Civil Aviation Authority）の監督下にある。毎年彼らはそこの厳しいチェックを受けてから飛行を許可される。機体に関しても同様で，モスキートの場合は木製ということもあり，かなり厳しい飛行制限が課せられていた。そしてこれらの機体は実際のショーではかなり余裕を持たせ2～3Gに達する程度で飛ばされていた。観客に対する規制も守られており，観客から負傷者は出なかった。入場料を払い惜しみして場外からただ見をする見物人も少なくないが，そうした観衆に対しては警察による取り締りが厳しくなるだろう。

今夏の連続事故の結果としてCAAがビンテージ機の飛行に積極的な処置を新しくとるとは考え難い。実際にCAAの規制は正しかったといえる。とくにダクスフォードにおいてCAAが以前の飛行場南側プレス用撮影エリアを移動させたのは正解だった。P-38が墜落したのはちょうどこの地点だったからだ。

来年もさらに安全性が考慮されたうえで英国各地でウォーバーズが飛びまわることを祈りたい。







↑　7月13日にダクスフォードで開催された恒例のフライング・レジェンズ・エアショーで最後から2番目にディスプレイを行なうモスキートT.3。これから1週間後，バートンのランカシャー・エアロクラブでのディスプレイ中にスピンしながら墜落，乗員2名死亡の事故が起こった。

←【2枚】　同じくダクスフォードでディスプレイ中のP-38J。この24時間後悲劇が起こるとは観衆の誰もが想像しなかった。パイロットは高い評価を受けていた“フーフ”プラウドフット。また，本機は英国で唯一飛行展示可能なライトニングでもあった。この事故により地上の機体11機が損傷を受けたが，影響は飛行場の範囲内に留まり，付近の高速道路M11に被害が及ばなかったのが不幸中の幸いであった。なお，これらの事故で一番懸念されているのが保険料の値上がり。これにより飛行可能な機体が減少するのは容易に想像できる。小規模なボランティア・グループでもショー主催者から出演料を取って費用を賄っているが，現実にエアショー自体で純粋に利益をあげるのは容易ではなく，主催者側としても観衆受けする人気機種を選ぶ傾向にある。よって小規模な地方のショーは魅力が失せ，大規模なショーでしか面白い機種が見られなくなるかもしれない。

Photos & Text : Robert Rowe



↑ RAFコースタルコマンドNo.254sqnのマーキングを施した世界でも唯一の飛行可能なブリストル・ブレニム。今年のフライング・レジェンズのオープニングを飾った。ちなみに本機のような双発機は飛行1時間あたり約3,000ポンドの費用がかかるが，その大半は保険料である。



↑ 1996年に新しくTFCに加わったグラマンF8Fベアキャットと同じくTFCのF7Fタイガーキャット。F8Fはダグ・アーノルド・コレクションからきた機体で，一方F7Fは米国カリフォルニア州チノにあるプレーンズ・オブ・フェイムのスティーブ・ヒントンによって，退役したファイアーボマーをリビルドされたもの。



↑ スピットファイアFR.XIVE（MV293）がプリフライト・チェックを終え，ダクスフォードの草地のタキシーウェイをタキシングしていく。RAFは1938年，ここダクスフォードでスピットファイアの最初の運用を開始した。ここで現在も多くのスピットを見られるのは当然の成り行きと言えよう。



↑ No.32sqn隊長機のマーキングを施したスピットファイアMk.IX（MJ730）。イギリス空軍，イタリア空軍，イスラエル空軍と3ヵ国で運用されたベテラン機である。ご覧のようにウォーバードのパイロットには皮製飛行帽とゴーグルがよく似合う。





← 【2枚】 ルフトバッフェ・リビング・ヒストリー・アソシエーションはこのようなイベントに参加してドイツ機の展示を盛り上げるのに一役買っている。上は第6空挺連隊の2名が唯一飛行可能なMe109Gの前でポーズをとっているところ。下はB-17G Sally-Bをバックに当時のフライトジャケットを着てポーズをとるSally-Bサポーター・グループのメンバー。1944〜45年にかけて米陸軍の基地となっていたダクスフォードでよく見られた姿である。



↑ 現在飛行可能な3機のウエストランド・ライサンダーのうちの1機。2機はイギリス，1機はベルギーに保存されているが，このフライング・レジェンズで初めて揃って姿を見せた。マーキュリー・エンジン搭載機の集いとしては近年稀な機会で，ほかにブレニムやグラジエーターも姿を見せた。

陸上自衛隊の航空輸送を支える第１ヘリコプター団のホームベースである木更津駐屯地で，10月13日に航空祭が開催された。木更津の航空祭はここ２年ほど雨にたたられており，この日も早朝まで雨が降っていたが，記念式典が始まるころには薄日が差すほどまでに天候が回復，イベントも予定どおり実施された。

CH-47など木更津所属機による一斉離陸から始まるさまざまなヘリコプターのアトラクションは，ほかの基地，空港のイベントに比べても群を抜いており，全国からヘリコプターファンが訪れるが，今年はこれに加え航空学校宇都宮分校からスカイホーネットも飛来，スモークを曳いて飛行展示を披露した。





木更津駐屯地航空祭

撮影：東條広之



↑　木更津名物，１ヘリ団と第４対戦車ヘリ隊による編隊飛行のため，タキシーウェイに横一線に並んだCH-47Jが一斉に離陸する。
【左２枚】　今年の航空祭の「ゲスト」２題。左は例年招待される女優のゲストで，今年は中村あずささんがチャリティーサイン会を行なった。右は北宇都宮駐屯地より飛来したOH-6D装備のスカイホーネット。

↓　木更津航空祭初展示となったUH-1J（41812），航空学校霞ヶ浦分校の所属機と思われる。









↑→　座間に司令部をおく78Avn.Bn.からはC-12とUH-60が飛来したが，C-12は在日米陸軍のマークとグレイの「UNITED STATES OF AMERICA」の文字が入ったニューカラーだった。
【左２枚】　海自第205教育航空隊のYS-11Tと１ヘリ団特別輸送飛行隊のAS332L。





明野駐屯地航空祭

撮影：小栗義幸

10月6日，陸上自衛隊明野駐屯地において駐屯地開設41周年，陸上自衛隊航空学校創立44周年を記念した航空祭が開催された。当日は天候に恵まれ，約2万人の入場者で賑わったほか，特別来賓として元F1レーサーの中嶋悟氏が招待された（中嶋氏は昨年雑誌の取材でAH-1に体験搭乗のため明野を訪れている）。

祝賀飛行から装備機の紹介，陸上部隊と連携した一連の救難救助活動のデモ，そして航空祭のために編成されるチーム“レインボーコブラ”の演技と，飛行展示には合計34機が参加，CH-47での体験搭乗（先着1,200名）なども行なわれた。





↑　主要装備機のOH-6D，AH-1S，UH-1H，CH-47Jが次々に飛行性能を披露。航空学校の教官の技量も手伝って，CH-47はその巨体に似合わず高い飛行性能を見せる。
←　航空祭を観閲する航空学校長兼明野駐屯地司令の久保善昭陸将補と中嶋悟氏。この後，翌週に控えたF1日本グランプリのため足早に鈴鹿サーキットへ向かった。

↑↓　救難救助活動のデモンストレーションは大震災を想定して以下の順序で行なわれた。オートバイでの地上偵察とOH-6での上空偵察，UH-1 2機での8名の救助員のリペリング，CH-47での被災者の救助，UH-1 3機での孤立地域への医療物資のスリングと患者のホイスト（上写真），UH-1 3機とCH-47での空中消火（下写真）。





↑　飛行展示の最後を飾るレインボーコブラ。
←　機動性とヘルメット連動のミニガンを見せるAH-1。



←　祝賀飛行には航空学校本校，第10飛行隊，第5対戦車ヘリコプター隊，教育支援飛行隊（編隊順）の合計28機が参加。来年の航空祭にはOH-Xの参加が予定されている。



PHOTO TOPICS OF THE WORLD

海外写真ニュース

解説：石川潤一
Text: Junichi Ishikawa

→　ロシアでは冷戦終結によって余剰となる戦略爆撃機の再利用に腐心しているが，Tu-160ブラックジャックの1機は，民間の衛星打ち上げ事業に使用されることになった。写真はブルラクと名付けられたTu-160打ち上げ機。
【下2枚】　ロシア長距離航空軍では，START批准にともない主力爆撃機Tu-160とTu-95MSの生産を中止した。写真は残存する戦略爆撃機で，サラトフ基地のTu-95MSとAS-15（Kh-65）巡航ミサイルを試射するTu-160。



Photo：ITAR-TASS



Photo：ITAR-TASS



Photo：ITAR-TASS



Photo：LOCKHEED MARTIN

←　ジョージア州マリエッタのロッキード・マーチン・エアロノーティカル・システムズ社マリエッタ工場では，F-22 EMD1号機の胴体接合作業を行なっている。写真はマリエッタ製の前胴部と，テキサス州フォートワースのロッキード・マーチン・タクティカル・エアクラフト・システムズ社で製造された中胴部が接合されるところ。
【下2枚】　F/A-18E/Fスーパーホーネットの飛行試験はメリーランド州パタクセントリバー基地のITT（統合試験チーム）で続けられており，内容も実用に即したものになってきた。写真下左は8月6日，パタクセントリバーの陸上カタパルトから離陸試験を行なうF/A-18F 1号機（165166/F1）。下は10月9日，試験中にスピンシュートを開いたF/A-18E 4号機（165168/E4）。高迎え角での飛行試験に充てられるE4は，赤と白の視認しやすい塗装で，非常用のスピンシュートを尾部に装着している。



Photo：McDONNELL DOUGLAS



Photo：McDONNELL DOUGLAS



Photo : ITAR-TASS

← 黒海沿岸ゲレンジークで開かれた水上機ショーでは、飛行艇やヘリがデモフライトを繰り広げたが、艦載機ということでMIG-29Kも展示されていた。主翼下に搭載されているミサイルは、内翼部がKh-31〈AS-17クリプトン〉、外翼部がR-77〈AA-12アダー〉。

Photo : ITAR-TASS



Photo : ITAR-TASS



←↑ ロシアのニジニー・ノブゴロドにあるソコル航空機工場はMIG-29の製造を行なっているが、同市のボリス・ネムツォフ市長は9月17日、MIG-29UBの体験搭乗を行なった。

Photo : ITAR-TASS

→ ロシア防空軍は15機のA-50U（NATO名メインステイ）空中早期警戒機を保有、ロシア北部のペチョラ基地などに配備している。写真説明には北東管区の防空連隊所属機とあるが、コミ自治共和国のペチョラはモスクワの北東にある。メインステイのベースはIl-76輸送機だが、早期警戒型の開発はベリエフ設計局が行なったため、ベリエフA-40飛行艇に続くA-50という機名が与えられた。A-50Uは95年に初公開されたレーダー改良型で、機番「51」の下にチャフ・ディスペンサーが搭載されている。



Photo : NASA



Photo : NASA



←↑ NASAドライデン飛行研究センターでは、F-18A（160781/845）を改造したSRA（システム研究機）を使って、X-33/34用のリアルタイム・フラッシュエアデータ・センシングシステム（主翼下）の試験を行なっている。



Photo : MCDONNELL DOUGLAS



Photo : MCDONNELL DOUGLAS

↑ マクダネル・ダグラス・ヘリコプターシステムズ社メサ工場では，AH-64AをAH-64D仕様に改造する作業が始まっている。写真はアビオニクス，エンジンなどすべてが取り払われたAH-64A。

↗ メサ工場に近いアリゾナ州ルーク空軍基地では8月末，米空軍のC-17A輸送機にAH-64Dを積み込むデモを実施した。C-17Aには，3機のAH-64Dを搭載することができる。

↓→ ゲレンジーク'96において，黒海からビーチングしてくるベリエフBe-12P-200（RA-00045）と救難デモ中のカモフKa-32T。Be-12P-200は消防飛行艇のデモ機で，艇体構造の下部には取水口が追加されている。



Photo : ITAR-TASS



Photo : ITAR-TASS



Photo : ITAR-TASS

↑ ロシア，アメリカ，カナダの3ヵ国がウラジオストク近郊で行なった合同救難演習"SAREX'96"におけるミルMi-14PSヘイズC救難ヘリ。スポンソンの緊急展張フロートが膨らんでいる点に注目。

← ボーイング社レントン工場では，B.737-700 1号機の主翼取り付け作業が終了した。オーバーヘッド・クレーンで吊り下げられた右主翼はゆっくりと胴体の中央翼部分の方に動かされ，ボルト止めされる。しかし，寸分の狂いもないよう取り付けにはレーザー・アラインメント装置が使用される。



Photo : BOEING

→ 白地にシルバーとメタリックグリーンのストライプという，派手なカラーリングを施したジョージタウン・インターステート・アビエーション社のMD520N(N2CM/LN055)。



Photo : McDONNELL DOUGLAS

【下2枚】 ユティンカのモスクワ中央飛行場では10月2日，ユーロコプター製新型ヘリのデモンストレーションが行なわれた。写真下はロシア国家非常事態省傘下のツェントロスパスが95年に2機購入したBo105CBS。下左はドイツ，シュツットガルトからデモに参加したBK117B-2（D-HBWF/7247）で，バーデン・ビュルテンブルク州警察の所有機だ。


Photo : ITAR-TASS


Photo : ITAR-TASS


Photo : NASA


Photo : NASA

←↑ NASAではバージニア州のラングレー研究センターとカリフォルニア州のドライデン飛行研究センターが共同で，98年から"ハイパーX"ハイパーソニック実験機の飛行試験を実施する予定だ。これに先駆け，NASAは10月9日にメーカーの提案を比較審査するコンペティションを実施した。NASAは97年初頭にメーカーと契約を結んで製造に入る。ハイパーXは全長12ftの無人機で，スクラムジェット・エンジンを搭載してマッハ5から10で飛行できる。写真はそのスタンドモデルで，左の写真でも分かるように胴体下に大きな空気取り入れ口を持つ。

READER'S REPORTS

国内投稿写真ニュース

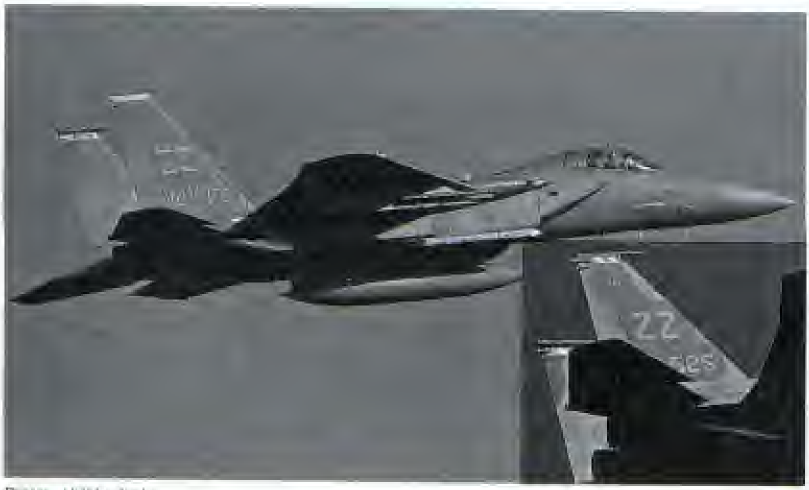
Text : Junichi Ishikawa

写真解説：石　川　潤　一



Photo : Satoru Kuba

← 10月3日，嘉手納のR/W23Lに着陸する35FW/13FSのF-16C（91-0423）。垂直尾翼を2色に塗り分け，テイルレターと「35FW」の文字を文字を白シャドー付きにしており，一見すると司令機のようだが，キャノピーフレームには「CAPT MIKE CONNOLIY」と記入されている。タネを明かせば10月にフロリダ州ティンダル空軍基地で開催されるウィリアムテルに参加する機体で，18日深夜，僚機5機，18WGから参加するF-15C 6機，そして給油機とともに離陸した（途中で2機引き返す）。垂直尾翼付け根部には，「WORLD CHAMPIONS GUNSMOKE '95」と記入しているが，これは1年前のガンスモーク競技会F-16部門で優勝した自信の表われだろう。



Photos : Hideto Asato

← 9月23日，嘉手納を離陸する18WG/12FSの飛行隊長機F-15C（78-0512）。注意して見ていただきたいのが垂直尾翼内側のフィンストライプで，黄帯の中に黒で「DIRTY ONE」と記入している点。「ダーティ」というのはエアバンドを聞いている方ならお馴染み，12FSのコールサインで，飛行隊のニックネームは"Dirty Dozen"。小写真は最近まで12FSの航空団司令機だった78-0525で，最近"ヒラ"に格下げされたのか，フィンストライプはマルチカラーながら，レターとラジオコール・ナンバーは通常どおりという珍しいカラーリングだ。ただし，マルチカラーの前縁寄りが濃く塗られているので，現在はユニットカラー青の44FSに配属されているのかもしれない。



Photo : Noritsugu Okamoto

← 10月2日，岩国のR/W02を離陸するVMFA（AW）-121のF/A-18D（VK13/164237）。逆逆光なので見にくいが，ラダーをミディアムグレイに塗り，明るめのグレイで「GREEN KNIGHTS」とニックネームを記入している。このほかVK10にも同様のマーキングが施されており，いずれ全機に波及するのだろう。岩国のMAG-12にはこのほか，VMFA-212のF/A-18C，VMFA-115のF/A-18Aと計3個のホーネット飛行隊が展開しているが，8月にミラマーから派遣されてきたVMFA-212は半年のローテーションではなく，当面，岩国に固定配備されるようだ。ミラマーに展開しているVMFA-235が，98年度中に解散することと関係あるのだろうか。

→ 10月31日，嘉手納を離陸するペンシルバニアANG 193SOG/193SOSのEC-130E(RR)ボラントソロII(63-7828/3896)。26日に僚機(63-9816/3977)とともに飛来，28日から交互にミッションを行なっているもので，この日から始まった米韓合同のフォールイーグル'96演習に参加した模様。本機は92年10月に電子情報収集機EC-130E(CL)仕様で来日したことがあるが，今回はPSYOP(心理作戦)型に改造されての飛来だった。ボラントソロIIは機内に小さなスタジオがあり，対象国のテレビに謀略放送などをカラー中継できる。



Photo : Hideto Asato

→ 10月14日，厚木のR/W01に着陸するコロラドANG 140FW/200ASのCT-43A "City of Grand Junction" (72-0288/23456)。コクピット側面の窓には青地に4つ星のプレートが掲げられており，海軍大将座乗を表わしている。200ASはコロラドスプリングスのバックリーANG基地に4機のCT-43Aを配備，連絡やHQ WEST(ANG西方司令部)の要人輸送などに使用している。他の3機は72-0284 "City of Aurora" (20691)，72-0287(20694)，73-1154 "City of Colorado Springs" (23586)。本機は2日後の16日に離陸している。



Photo : Masaru Suzuki

→ 10月12日，嘉手納で撮影された92ARW/96ARSのKC-135T(60-0336/18111)。96年1月号P.106でも紹介したように，ワシントン州フェアチャイルド空軍基地に展開する92ARWは隷下に5個空中給油飛行隊を置いており，NFLチーム，シアトル・シーホークスのマークと「FAIRCHILD」の文字を組み合わせたフィンバンドの色で飛行隊を識別する。本機が所属する96ARS"スクリーミングイーグルス"は緑で，マークと文字は白。1週間後の19日には，赤マークを付けた92ARW/98ARSのKC-135R(57-1486/17557)も姿を見せた。



Photo : Satoru Kubo

→ 10月26日夜，千歳に駐機するコロンビア空軍CATAM/Grupo71/Esc.Presidencial(空輸軍団第71航空群大統領飛行隊)のB.707-373C(1201/19716，ex HL7425)。本機は89年に当時のバルコ大統領が来日した際，特別機として飛来したことがあるが，今回はおそらくテクニカルランディングだろう。白地にブルーのストライプで，ラダーをナショナルカラーの黄/紺/赤に塗り分けたオーソドックスなカラーリングで，機首側面に鷲のような国章とおぼしきマークが描かれている。カーゴドア後方にある丸穴は，APUの排気口だろうか。



Photo : Yoichi Ukitsu



Photo: HORNETS '81

← 9月26日，那覇に駐機するフィリピン国籍のL-410UVP-Eターボレット（RP-C749/892343, ex UR-67615）。詳細は不明だが，以前はアエロフロートで使用，アビアリニー・ウクライニーが所有していた機体で，96年中盤にはフィリピンのクラークで確認されている。L-410はチェコのLETが70年代初頭に実用化したターボプロップ15～19席級機で，UVP-Eは胴体を延長，ワルターM601Eエンジンでアビア5翅プロペラを搭載した発展型。所属を示すものが何も書かれていないので，これ以上は不明だが，情報があれば紹介したい。



← 10月21日，関空に駐機するグローバル・アビエーション社のリアジェット36A（N950G/36A-032, ex HB-VLK）。この写真では分からないが，胴体の左側には「中国南方航空租用」と書かれていた。「租用」（ズヨン）というのは「賃借する」という意味だから，中国南方航空が訓練用にリースしている機体かもしれない。また，シンガポールをベースにしているという情報もある。カラーリングは黒とグレイで，ロゴは金。このほか関空では，10月28日にディーポート・アビエーション社のガルフIV（N888LK/1125, ex N700WB）も確認されている。



Photo: Yasuyuki Takahashi

← 10月4日，名古屋を離陸するMH-2000試作1号機（JQ6003）。本格的な飛行試験が始まったようで，機首下面から前方に向けて計測ブームが追加されており，10月後半には胴体下面に黄色い箱状のものを取り付けて飛行試験を行なった。本機のカラーリングは赤とグレイとしか紹介していないが，正確にいうとグレイは濃淡2色で，前胴部上面が濃いグレイ，白く塗られた部分に接しているグレイはやや明るめになっている。三菱のマークは赤，文字は白，計測ブーム基部は黄色で，緊急脱出可能な窓は黄色で縁取りがしてある。



Photo: Masataka Sato

← 9月28日，東京ヘリポートで披露式を行なったフジテレビの報道ヘリ，MD900エクスプローラー（JA6789/900-00028）。カラーリングからも分かるように朝日航洋の機体で，これまでフジテレビ用に使用してきたAS355F2（JA9601）の後継機として，芝浦ヘリポートをベースに運用する。本機は96年9月号P.119で紹介済みだが，キャビンドアに目玉マークが加わったほか，機首に気象レーダーと3軸式ウェスカム・カメラ，後部にE-7波送信が可能なポール状アンテナが追加されており，パイロットのみのワンマン運用が容易になった。

Photo : Haruhiro Shinozaki

→ 10月17日，岐阜に着陸する飛行開発実験団のXF-2B（63-0003）。9月24日に納入，10月16日から飛行試験を開始した複座型で，主翼下にはオリジナルのF-16に対してF-2の最大特長である6基のパイロンを装着していた。小写真は10月30日に撮影された1号機（63-0001）で，翼端にAAM-3のダミー弾を搭載している。ミサイルランチャーはAIM-9サイドワインダー専用のエアロ3B（あるいはその改良型）で，35FWのF-16C/DがAIM-120AMRAAM兼用のLAU-129に統一された現在，やや古めかしい印象を受ける。



Photo : Yasuyuki Tanahashi

→ 10月30日，岐阜に着陸する飛行開発実験団のT-2（99-5163）。三菱重工でのIRANを終え，10月23日に飛実団に配属されたばかりの機体で，それまで岐阜にいた元ブルーのT-2（29-5175）は松島に戻った。ブルー用のT-2が岐阜で重用されるのはスモーク発生装置があるためで，飛行中に真っ白なスモークを吹いて，試験機あるいはチェイス機にその位置や目標物の方位を知らせることができる。なお，旧ブルー塗装のままIRANから出てきたということは，塗装を剥ぎとるような作業は行なわれなかったということなのだろうか？



→ 10月24日，宇都宮にフェリーされてきた航空救難団向けのU-125A 5号機（N816H/258288，to72-3005）。台北経由でこの日1000時過ぎには鹿児島へ立ち寄って通関を済ませ，定刻の1430時には宇都宮に到着した。レイセオン・ホーカー社からの購入ということで，4号機以降はNナンバーでのフェリーとなったが，製造は依然イギリスのチェスターで，6月10日に初飛行した際にはG-5-848の試験用レジを付けていた。本機は9月のファーンボロ航空ショーにもこのレジで参加しており，その後，Nナンバーに変更された。



Photo : Tsutomu Okusawa

→ 10月19日，岐阜基地内のコンパスエリアへトーイングされるOH-X試作2号機（32002）だが，超望遠でのいわゆる「証拠写真」のため詳細までは分からない。塗装はパターンこそ1号機と同じだが，色は黒と白の2トーン。ローターヘッドや計測ブーム，翼端部などはオレンジ色で，スタブウイングには白いタンク状のものが搭載されているが，左側に搭載されていたのはグレイのタンクだった。詳細について触れるのは，飛行試験が始まって，もう少しクリアな写真が出てからにしたい。





BEECH AIRCRAFT T-34 MENTOR

●解説：牧 英雄
Text: Hideo Maki



T-34C(Bu. No. 162263)of USAABNSOTBD at Pope AFB.
ポープ空軍基地のUSAABNSOTBD（米陸軍空中特殊作戦試験局）に6機移譲されたT-34Cのうちの1機。機首に描かれたシャークマウスが精悍で、本機のイメージもずいぶん違って見える。

Illustration : Motoharu Hasegawa

Photo: BEECH AIRCRAFT



海軍メンターのルーツT-34Bの第1号機（140667）。初飛行時の撮影だが日付は不明。

戦後生まれの初級練習機のなかで，最も高い評価を得ているのがビーチ社の開発したT-34メンターだ。飛行性能，操縦性に優れるのはもちろん，世界一頑丈な初級練習機と呼ばれるだけあって，ヒヨッコ練習生の未熟で乱暴な操縦にも充分に耐え，さらに整備も容易で高い稼働率を誇っている。

1966年に刊行された「航空情報・現代アメリカ軍用機」には，「50年代末になると，空軍は訓練体系をすべてジェット化する方針を定めたため，T-34Aはしだいに姿を消し，1960年にはほとんどが外国に供与されたり，民間に払い下げられてしまった」とあるが，どっこい，40年後の今日でも，海軍練習機の主力として，大いに活躍しているのはご存知のとおり。

今回はそのT-34について述べるわけだが，こうした定評ある機体にもかかわらず，練習機という存在ゆえか，まとまった資料は意外に少なく，いきおい断片的資料の繋ぎ合わせにならざるを得ないことをお断りしておく。

ボナンザの誕生

T-34を語るには，やはりすでに13,000機以上も生産され，現在も作り続けられている軽飛行機の傑作，ボナンザから話を始めなければならない。

1944年，帝国陸海軍が「鬼畜米英」「神国日本」を叫んでいたころ，戦争の帰趨を予見したアメリカは，すでに戦後に向かって歩み始めていた。

むろんビーチ社[注1]も例外ではなく，5人がそれぞれの担当を決めてチームを組み，新型軽飛行機の研究に着手した。来るべき民間航空界の需要を明確に予測した結果，新時代の自家用機は，なによりスタイルのよい高速機であるべきとの基本設計概念から，強度の確保と軽量化のため，多少工作が面倒でもふんだんにプレス加工を採用，極力抵抗の減少を図った，方向舵・昇降舵兼用のV尾翼を持つ，非常に斬新かつスマートな低翼単葉機モデル35を開発した。

ディファレンシャル・メカニズムにより操作されるこのV尾翼は，実用上それほど利点はなく，逆に縦の動安定を欠き，とくに悪気流での安定性には難があると言われた（のち角度を修正）が，ボナンザが記録的なロングセラーたり得た最大の要因が，このV尾翼にあるのは間違いない。

エンジンは，4気筒のライカミングも検討されたが，納期の問題などから，結局空冷水平対向6気筒のコンチネンタルE-185[注2]が選定された。問題はプロペラで，当時は小型機用可変ピッチがなく，やむなくビーチ自身が，回転数を電気的にキャッチし小型モーターでピッチの変更をコントロールする，複雑な装置による木製プロペラを設計・製作し，C35で金属ブレードを，H35で油圧式ペラとガバナーを導入するまで使用している。

原型A35は1945年12月22日に初飛行，47年から生産に入った。スマートな外見もさることながら，オートパイロット，自動降着装置など，当時の双発機なみの装備を誇ったボナンザは，稼働率もよく空調や防音にも優れた高級機として，セスナ170/172クラスの2倍近い価格にもかかわらず大いに好評を博し，パイパーがコマンチを売り出すと，償却済み治具類を活用した単尾翼の廉価型，モデル33デボネア[注3]（67年秋ボナンザと改称）で対抗，さらに胴体を10in（25.4cm）延長し右後部に大型ドアを設置したモデル36も発表された。

このように，長年発展し続けたボナンザだが，さすがに寄る年並みには勝てず，元祖モデル35は構造上与圧が困難で，これ以上の性能向上が望めないため，V35Bを最後に1985年生産中止となった。しかし，ターボ過給機付きコンチネンタルTSIO-520-UB（300hp），与圧室装備へと発達したモデル36が現在もビーチの主力商品なのは言うまでもない。

なにより，双発化ツインボナンザ，トラベルエアに始まって，バロン，デューク，クインエアからキングエアに至るまで，ビーチ社の主要商品はほとんどすべてボナンザをルーツとしていることを考えれば，直ちにその偉大さが認識できよう。

練習機への転身

第二次大戦時から戦後にかけ，アメリカ陸海軍の主力練習機として君臨してきたT-6テキサン（1996年10月号参照）にも，性能的に陰りがさし，また，すでに生産も終了していることから，近い将来には練習機材の不足も予測された。このため米空軍は1948年，後継機の要求仕様を各社に提示，新型基本練習機の試作設計コンペを行なった。

このころビーチ社は，早くも脚光を浴びていたモデルA35ボナンザを基礎とし[注4]，コンチネンタルE-165（165hp）を装備する練習機モデル45を自主開発しており，これをもってコンペに参加，エンジンをE-185-

Photo: BEECH AIRCRAFT



T-34の兄弟とも言え，かつビーチ社の礎を築いたともいえるボナンザのプロトタイプ。

8(205hp)とした自費製作の1号機(N8591A)は、1948年12月2日に早くも初飛行、翌49年のクリーブランド・エアレースでデビューを飾っている。

一方ライトフィールドは、49年3月24日に海軍の試作型XQN-1で応じたフェアチャイルド案YT-31を採用。今後10ヵ月間に100機以上を調達する計画であったが、なぜか1機も生産されないまま、9月26日に初飛行したばかりのノースアメリカンXBT-28に移行、T-28Aとして発注されるに至った。

しかしながら、T-28は800hpのライトR-1300-1を装備した最高級レシプロ練習機であったから、必然的にその前段階の学生を養成する初級練習機が必要となり、改めて審査をやり直すことになった。

この間モデル35は、2号機に続きコンチネンタルE-225-8(225hp)装備の3号機も完成。50年7月17日に民間型式証明を取得。5年間以上1機の価格$150,000を維持することを条件に、同年8月2日[注3]YT-34として3機を受注、さきのYT-31、テムコYT-35とともにその審査対象に選定された。

審査は1950年5月に始められ、53年3月4日YT-34の制式採用が決定、T-34Aとしていよいよ生産が開始されることになった。

YT-31は320hpライカミングR-680-10、YT-35[注6]は165hpフランクリン6A4-165-B3を装備し、それぞれエンジンパワーに差はあるもののいずれも優秀で、性能的にはT-34とほとんど差がなかったと言われるが、それにせよ、初級練習機の選定に2年近くもの時間が掛かるのはかなり異常で、なにか別の問題があったと思われる。

なお"Mentor[注7]"の愛称がいつ与えられたのか不明だが、少なくともYT-34のころにはすでに用いられていたようだ。

また、ビーチ社の創設者ウォルター・ビーチは、1950年12月に53歳の若さで死去。T-34制式採用決定を知ることはなかった。

機体構造

T-34は独特のV尾翼がなくなり、コクピットはタンデム複座に改修されるなど、外見的にはかなりの変化があるが、基本的にボナンザと同様の構造である。とはいえ、軍用機である以上機体各部の構造に必要な補強がなされており、初練といえども全金属製低翼単葉、引き込み脚、定速プロペラやADFの装備など、構造・装備ともに第二次大戦時の一流戦闘機にも匹敵する機体となっている。

胴体

機首からテイルコーンまで一体のセミモノコック構造。機首部は下半分が胴体と一体のエンジン・マウントで、上部にエンジンが乗り、カウリングで覆っている。マウント兼用部下方に前脚を収容、その取り付け構造もモノコック式である。

タンデムかサイド・バイ・サイドかは一長一短、現在も議論の分かれるところだが、タンデムの利点は、学生が軸線上に位置でき、視界もよく操縦が容易、学生の独立心の養成などで、上級機との関連から固執する者も多い。また、胴体幅を狭くできるので空力的にも有利だが、もとが4座の本機には関係がない。

主翼

アルミ合板製セミモノコック・ボックスビーム構造。翼型は付け根がNACA23016.5、翼端がNACA23012で、25%翼弦に主桁



空自航空救難群(当時)のT-34A(71-0418)。尾翼のマーキングはT-34のみに用いられた。

注1:1932年設立のBeech Aircraft Corp.は、80年サイドワインダーなどミサイルで知られるレイセオン社傘下に入り、94年9月15日にレイセオン・コーポレート・ジェッツ(BAeから買収)と合併しRaytheon Aircraft Co.となったが、ビーチ、ホーカーは名前の一部に残されており、ここでは単にビーチと表記する。

注2:"E"はengineの頭文字、数字は基本的な出力を示す。

注3:すでに部隊配備もなされていたT-34の技術をフルに活用、降着装置や主翼構造はほとんどそのまま利用している。

注4:一般に主翼、降着装置など構造部分の80%を共通化とされるが、それほど共通部分は多くないとする説もあり、外見からはそのようにも思える。

注5:*T-34 in Action*による。下記の5月審査開始と矛盾するが、いずれも正しいとすれば、当初は原型モデル45を使用したと推定。注9参照

注6:XNQ/YT-31は試作2機のみだが、T-35 Buckaroo は3機の試作型YT-35のほか、民間型TE-1Aが3機、軍事防衛援助計画(MDAP)用としてT-35Aが10機作られた知られざる生産機である。


機首カバーを開き水平対向6気筒コンチネンタルO-470-13を覗かせた空自のT-34A。



Photo:U.S.NAVY

NATCシステム・テスト部門で試験飛行を行なうT-34Bの第3号機（140669）。

を左右一直線に通したテーパー翼である。アスペクト比は6.1、上反角6°、取り付け角4°、ボナンザと同じく翼端に向かい3°の捩じり下げがつけられ、これと平面形との組み合わせによって失速特性を改善している。前後縁とボックスビーム構造とは、全幅にわたり4本のピアノ・ヒンジで結合されており、むろん主翼の分割生産が可能だし、各部とも互換性あって交換も容易である。

胴体との結合には各4本のテンション・ボルトが使用されている。これは主桁下方ボルトのみが丸く孔にピッタリ入るが、他の3本は孔に対し余裕を持たせてある。また、後桁結合面にセレーション（同心円状の溝）が切ってあり、そこにアルミ・ワッシャーを挟み込んで、左右取り付け角の誤差をその孔の緩みを利用して調整する。ボナンザ独特の方式が取られている[注8]。

補助翼：断面形は上下対称。前縁に空力的なインターナル・バランスがあり、マス・バランスも付いている。バランス・タブも両翼にあり、左翼はトリム・タブを兼用している。

フラップ：シングル・スロッテッド式。作動は電気式で、胴体内モーターからフレキシブル・シャフトを介してギア・ボックスを駆動。離陸時は20°、着陸時は30°にセットされる。

尾翼

垂直・水平尾翼とも2本桁構造。方向舵には操舵に適当な力を必要とするように、トリム・タブ兼用のアンチバランス・タブが設けられており、昇降舵タブは両翼ともトリムとバランス兼用タブである。

なお、本機の舵面はいずれもマグネシウム合金製で、小骨を省略したプレス仕上げの波形外板を使用、構造を簡単にすると同時に重量の軽減を図っている。

エンジン

A/B型は、本機のために製造された空冷水平対向6気筒のコンチネンタルO-470-13または-13A（A型）、-4（B型）を装備。いずれも出力は定格、離昇ともに225hp/2,600rpmである。

プロペラ

ビーチが自ら開発した278-101/278-207-80（おそらく前者がブレード、後者がハブの名称）油圧式定速金属製2翅。直径84または88in（2.13/2.24m）。効率がよく信頼性も高いが、日本では当初クリアランス不足を理由に4in（10.2cm）ずつ切断した直径80in（2.03m）のものを使用した。

燃料

グレード80/87のMIL-F-5572を使用し容量は50U.S.gal（189ℓ）。滑油はグレード1100（夏）/1065（冬）のMIL-L-6082Aで、背面飛行が可能なよう別置きとしたオイル・タンクに3U.S.gal（11.4ℓ）搭載する。

なお、これらエンジン、プロペラ、補機、滑油系統などの動力源は一体化されており、ユニットとして交換が可能である。

降着装置

オレオ緩衝装置付きの前輪式3車輪型。むろん完全引き込み式で、脚扉とともに電動である。シミー・ダンパー付きの前輪は、フットペダルと連動して左14.5°、右16.5°の操向が可能。ディスク・ブレーキは油圧式で、これもフットペダルと連動している。

電子装備

ARC-1VHF無線通信機、ARN-1自動方向探知機（ADF）などを装備。ADFは取り付け位置の関係から運航時の精度が悪く、冬季の計器飛行は困難とされている。ただし、これは富士重工製に関する記述で、米軍機の場合は異なるのかも知れない。

機体の変遷

YT-34-BH

評価試験用。コンチネンタルO-470-13（225hp）装備。3機生産。[注9]

1950年5月評価審査開始。前述のようにYT-31やYT-35と性能的に大差なかったというから、当然その実績による堅実さと量産性という、先達ボナンザの存在がものを言ったであろう。いずれにせよ、本機の採用によりT-34→T-28→T-33という前輪式で統一された訓練体系が確立された。

なお、1951年7月から1号機（50-735）が、主翼に0.30cal（7.62mm）機銃各1、翼下にHVAR（航空機用高速ロケット弾）6発または150lb（68kg）爆弾2発などを装備し、地上支援用軽武装練習機としての陸軍評価試験を受けている。

T-34A-BH

1953年3月4日に制式採用された、最初のまた唯一の空軍量産型。社内名称モデルA45。コンチネンタルO-470-13または-13A（225hp）装備。「構造」で述べたように大戦時の戦闘機を上回る近代的な油圧・電気装備を持つほか、暖房や風防の除氷装置などの各種システムも完備している。

また特別仕様として、翼内に0.30cal機銃各1挺、ガンカメラ、両翼下のパイロンに小型爆弾架またはHVAR3発を搭載するランチャーなどを装備可能な改装キットがあり（自衛隊は未使用）、一部の機体は、救助用フロートの投下キットを搭載して救難機として使用された。

航空訓練軍団（ATC）への引き渡しは1954年に開始され、テキサス州ムーア、ジョージア州ベインブリッジ、スペンス、フロリダ州Bartow（Bartonの誤植？）、ミズーリ州マルデンの各AFBにある基礎訓練学校へ配備。操縦練習生は、まず本機で30時間の飛行訓練を受けたのちT-28へ移行した。

生産数は59年10月までに350機＋カナダ製のT-34A-CCF 100機で、ビーチではほかに民間・輸出型のモデルB45が170機生産

注7：メントル。オデュッセウス（ユリシーズ）の助言者で、その子テレマコスの教育係。転じて、信頼ある優秀な指導者を指す。初級練習機にはまさに的確な命名。

注8：これはツイン・ボナンザ以降の双発型にも受け継がれ、ビーチ社機の特徴のひとつとなった。

注9：*US Military Aircraft since 1908* によれば、初号機は1950年5月、2号機6月、3号機7月初飛行とあり、当然同書の50年5月審査開始と矛盾しないが、ここでは新しい*in Action*にしたがった。



米海兵隊クアンティコ基地に所属する全面オレンジイエローのT-34B（144009）。

されている。冒頭で述べたように空軍型の退役は意外に早く、諸外国でもすでにあまり使われていないが、民間に払い下げられた機体は、多くがまだ元気に飛行している。

T-34B

T-34Aの採用当時、海・空軍の間に機材の節減、パイロットの適合性などの観点から、操縦訓練用機を統一する取り決めがなされていた。現在の目で見れば、これはメンターと海軍双方にとって非常に幸運なことであったが、このため海軍もT-34Bとして採用することになり、1954年6月17日に290機の生産契約（異説もあり）が行なわれた。

機体は基本的にT-34Aと同様だが、エンジンをO-470-4（225hp）に換装、計器など艤装の一部を海軍規格に変更したほか、空母パイロット育成のため、主翼や脚はさらに強度を増している。また、こうした成果が直ちに民間型ボナンザにも反映されたのは言うまでもない。

55年6月に引き渡しを開始、のちに133機が追加発注され、結局57年10月の生産終了までに、空軍機に匹敵する423機[注10]が作られ、主にフロリダ州NAAS（のちNAS）ソーフリーの第6訓練航空団（TW-6）VT-1に配備されたが、のちには同VT-5でも使用されている。

モデル73ジェットメンター

1955年、ビーチ社はT-34と部品の多くを共通化できることをセールスポイントに、尾部を延長し推力920ℓb（417kg）のコンチネンタルYJ69-T-9を装備した初等ジェット練習機（N134B、P.131説明参照）を自費開発、海空両軍に提示、同年12月18日に初飛行させた。

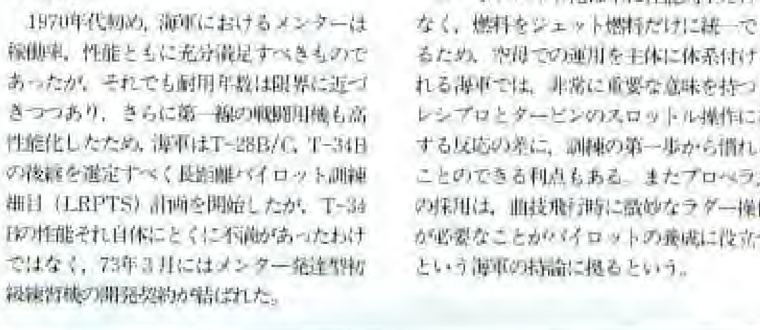
本機はT-34との共通性もさることながら、性能的にも優秀であったとされるが、空軍はすでにセスナ・モデル318をT-37として採用[注11]、さらに海軍もテムコTT-1を採用したため、結局1機の試作のみに終わり、90年ごろにはウイチタの職業技術学校に放置されていた。

YT-34C

1970年代初め、海軍におけるメンターは稼働率、性能ともに充分満足すべきものであったが、それでも耐用年数は限界に近づきつつあり、さらに第一線の戦闘用機も高性能化したため、海軍はT-28B/C、T-34Bの後継を選定すべく長距離パイロット訓練細目（LRPTS）計画を開始したが、T-34Bの性能それ自体にとくに不満があったわけではなく、73年3月にはメンター発達型初級練習機の開発契約が結ばれた。

その試作型となったのが本機で、T-34Bから2機（140784、140861）を改造、1号機は1973年9月21日に初飛行した。エンジンを直径7ft6in（2.29m）3翅プロペラ付きのプラット＆ホイットニー（P&W）・カナダ製ターボプロップ、PT-6A-25（400shp）に換装、主翼はモデル55バロン、補助翼と脚にはモデル60デュークのものを利用している。

ターボプロップ化は単に性能向上だけでなく、燃料をジェット燃料だけに統一できるため、空母での運用を主体に体系付けられる海軍では、非常に重要な意味を持つし、レシプロとタービンのスロットル操作に対する反応の差に、訓練の第一歩から慣れることのできる利点もある。またプロペラ式の採用は、曲技飛行時に微妙なラダー操作が必要なことがパイロットの養成に役立つ、という海軍の結論に拠るという。



グリーンとタンの迷彩にシャークティースの出で立ちでショーに登場したT-34。

T-34主要諸元表

	C35ボナンザ	T-34A	T-34C
全幅（m）	10.01	10.01	10.16
全長（m）	7.89	7.89	8.75
全高（m）	7.65	2.92	2.92※1
尾翼幅（m）	3.10	3.71	3.71
翼面積（m²）	16.50	16.50	16.68
自重（kg）	748	984	1,334
最大離陸重量（kg）	1,225	1,383	1,950
エンジン名称	コンチネンタル E-185-11	コンチネンタル O-470-13/-13A	P&Wカナダ PT-6A-25
出力	205hp	225hp	400shp
燃料容量（ℓ）	151	189	492
最大速度（km/h）／高度（m）	306/SL	304/SL 298/2,285	332/SL 349/4,570
巡航速度（km/h）／高度（m）	290/1,830	278/3,050	396/5,180 ※2
海面上昇率（m/min）	340	375	451
実用上昇限度（m）	5,486	6,096	9,150+
最大航続距離（km）／高度（m）	1,247/3,050	1,185/2,285	1,370/6,095

※1：3.02mとした資料もある。※2 最大速度より速いが異なる資料によるため。
※2：SLは海面上。

T-34C

新たに"Turbo-Mentor"と名付けられた現用の生産型。搭載するPT6A-25は本来715shpの出力があるが、機体強度の問題や、プロペラ・トルクが大きく初心者には取り扱いが困難なため、あえて400shp/17,500ft(5,334m)に抑えてあり、このためエンジン寿命が伸び、高高度、高温飛行時の性能にも余裕が生まれた。また、燃料容量が130U.S.gal（492ℓ）と一挙に2倍以上となったのも特筆に値する。

しかし、良好な操縦性や信頼性を受け継いだとはいえ、機首が2ft10.2in(86.9cm)も延長されたことに因るスピン特性の克服には苦労し、尾部下面に2枚のベントラル・フィンを追加、垂直安定板とドーサル・フィンを拡大、水平尾翼付け根にストレーキを追加、また主翼も6.1in(15.5cm)延長するなど、かなりの大改修がなされ、エンジンの軽量化にもかかわらず、自重は770lb(349kg)増加した。

電子装置はむろん当時最新のもので、コリンズARC-159V UHF無線機、VIR-30A VOR航法装置、TCN-40 TACAN装置およびTDR-950トランスポンダー2基を搭載。

なお、本型の1機が最終速度試験中に両補助翼が外れて空中分解しビ社パイロットのボブ・ストーンが死亡するという事故があり開発に手間取った。

このため発注は1974年4月の18機が最初ながら、引き渡しは77年11月からで、79年3月までに総計183機中163機、84年4月には333機となり、さらに89年6月～90年4月に追加発注の19機が引き渡され、合計は352機（353機発注？）となった。

これらは、フロリダ州NASホワイティングフィールドに基地を置くTAW-5(VT-2、-3、-6)の約200機を始めとする、TAW-4(VT-27、-28)、TAW-6(VT-4、-10[注12])の訓練航空団のほか、第1軽攻撃航空団(LAW-1)、VA-42、VF-43、-124、VFA-106、-125、そして海兵隊のVMFA-101などでも少数機が使用されている（いた）。

NT-34C

メリーランド州パタクセントリバーの海軍航空戦センター航空部門（NAWC/AD）で各種研究用に使われているT-34Cの1機(160266)に与えられた名称。接頭記号の"N"は恒久的特殊試験機を表わすが、試験の詳細は不詳。

T-34C-1

ターボメンターの外国向けCOIN兼用輸出型。制限出力を550shpに引き上げ機動能力をアップ、最大離陸重量5,420lb(2,460kg)としている。1987年度のフライアウェイ輸出価格＄1,355,000。

各2ヵ所の翼下パイロンにMA-4ボムラックが装備可能で、単座機として運用すれば250lb（113kg）爆弾、LBU-10Bナパーム弾、SUU-11 7.62mmミニガン・ポッド、LAU-32または-59 2.75in(70mm)ロケット弾ポッド、AGM-22Aワイヤ誘導対戦車ミサイル、TA8X曳航式標的、AF/B37K-1爆弾コンテナなど、前席から操作可能な各翼600lb（272kg）までの兵装が搭載できる。

アリソンAT-34

1984年、GMのアリソン・ガスタービン部門は、ヘリコプター用エンジンとしてすでに20,000基生産の実績を持つ、同社のアリソン250ターピン・エンジンを利用し、A36ボナンザの機体に装備する、小国空軍向けの軽攻撃機を開発した。

同様の試みは、80年にマーシュ・エビエーションがT-34Bにギャレット TPE-331-43A（400shp）を搭載して行なったことが

注10：ほかにMDAP用に5機とした資料もあるが、Bu.Noから見て生産数に含まれるのは間違いない。
注11：*in Action*には、T-37に倣れたように書かれているが、1956年3月26日に初飛行のT-1ならともかく、モデル318の採用は52年10月で、55年9月27日にはすでに生産型T-37Aが飛んでおり、そんなことはあり得ない。
注12：非パイロットの海軍航空士官（NFO）の訓練を担当、本機で20時間の飛行訓練を行なう。
注13：以下T-34CとあるのはT-34C-1を指すものと思われる。

Photo: Frank B. Mormillo



NASレイクハーストで撮影された赤白のT-34B（F-544/140947）。VT-5/TAW-6の所属機。

あるが，本機(N4CN)の場合，コンチネンタル・エンジンが重量500lb（227kg）以上で285hpなのに対し，わずか195lb(88kg)で420shpの出力を持ち，機体重量はT-34Cより1,000lb（454kg）以上も軽く，上昇率2,100ft(640m)/min，最大速度200kt(370km/h)の性能を発揮，87年のパリ航空ショーでデモフライトを行なった。しかし，改造費用が$266,000と嵩むこともあって，結局これに応じた国はなかった。



Photo: BEECH AIRCRAFT

現用T-34Cの原型となったB型改造のYT-34C（140861）。とくに機首は大きく変化した。

異国のメンター

T-34の使用国は中南米を中心にかなりの数に上る。それらの大半は米軍機の供与や前述のモデルB45，T-34C-1だが，アルゼンチン，カナダ，日本では，自ら生産も行なった。またボナンザを軍用の練習機として使用中の国もある。

アルジェリア：1970年代後半にT-34C（注）6機を発注，現在使用中。

アルゼンチン：自国空軍向けにT-34A 75機を生産，主力（練習機の，以下略）として40機を現用。海軍は1970年代後半にT-34C-1 16（一説15）機を発注，少なくとも11機を使用している。

カナダ：カナディアン・カー&ファウンドリー社が，米空軍向けにT-34A-CCF 100機とRCAF用のモデルA45を25機生産。後者はのちトルコとギリシャに譲渡。

チリ：1970～80年代にモデルB45を主力として最大45機使用し，海軍にも70年代後半に6機程度配備されたが，すでに退役。

コロンビア：1970年代から主力としてT-34A/Bを最大30機装備，現在も20機ほど使用。

エクアドル：1970年代後半T-34C-1 20機を発注，空軍が17機，海軍3機を使用中。

エルサルバドル：1970年代からT-34A 3機を装備したが現在は退役。

ガボン：1984年ごろからT-34C-1 3機を大統領親衛隊機として使用している。

ギリシャ：T-34Bと旧RCAF機18機を，1980年前後の短期間使用した。

インドネシア：1970年代から富士重工製1機を含むT-34A 25機を主力として使用，現在はT-34C-1 25機と，海軍がF33Aボナンザ2機を装備している。

イラン：1970年代から主力としてボナンザを最大時49機使用，現在もF33A/Cを45機程度装備している。

メキシコ：1970年代前半はB45を10機ほど装備，その後ボナンザを主力とし，現在は空軍がF33Cを41機，海軍がF33C 4機を使用。

モロッコ：T-6の代替として1976年からT-34C-1の引き渡し開始，12機を使用中。

パキスタン：1978年ボナンザ1機を使用。

ペルー：1970年代は空海軍がT-34A 6～8機を装備し，現在は海軍がT-34C-1 6機を保有している。

フィリピン：1960年富士重工製T-34A 36機の賠償を受け，主力として使用。現在も少数機が残っている。

サウジアラビア：軍事援助計画（MAP）によりB45の供与を受けた，とする資料があるが，裏付けがなく不明。

スペイン：当初，MAPによるT-34A 25機を使用。のちボナンザが主力となりF33A/CをビーチE.24A/Bとして最大時には53機，現在も23～24機を使用中。

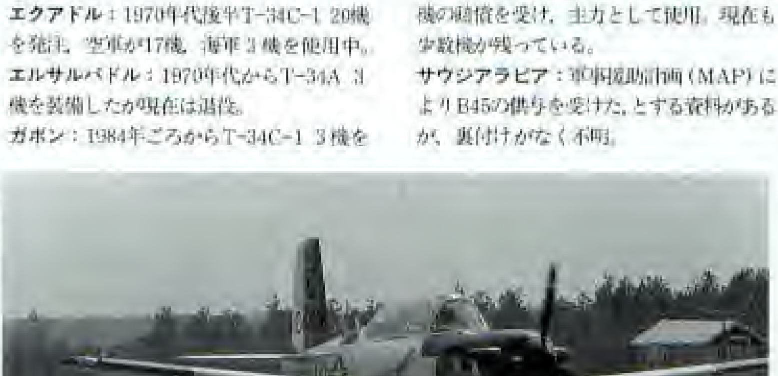
台湾：現在C-1 40機を主力として使用。

トルコ：1970年代からRCAF譲渡機を含むT-34A 24機を装備，現在も11機を保有。

ウルグアイ：1975年にはT-34A 1機だったが，84年には主力としてA/B 34機，現在も20機ほどを使用。

ベネズエラ：1970年代には，主力としてT-34A 25機を保有，79年にT-34C-1 12機を発注しているが現在の装備数は不明。

日本：保安隊時代の1954年3月から80年11月まで「はつかぜ」として海・空自で使用，輸入20機とノックダウン49機を含むライセンス生産が163（異説有り）機で，60年4月に生産終了。戦時賠償としてフィリピンへ36機，インドネシアへ1機が送られた。本機からLM-1/-2，KM-2/-2B/-2D，TL-1，T-3/-5へと発展しているが，それらに関しては今後の機会に譲りたい。


Photo: U.S. NAVY

1983年6月10日，NASホワイティングフィールドで撮影されたTAW-5のT-34C(160463)。

T-34s/nリスト

名称	シリアル(Bu)ナンバー	小計	合計
YT-34-BH	50-735/737	3	3
T-34A-BH	52-7626/7685	60	350
	53-3306/3395	90	
	53-4157/4202	50	
	55-140/289	150	
T-34A-CCF	52-8253/8286	34	100
	53-4091/4156	66	
T-34B	140667/140956	290	423
	143984/144116	133	
YT-34C	140784, 140861	(2)	(2)
T-34C	160265/160282	18	352
	160462/160536	75	
	160629/160651	23	
	160931/160963	33	
	161023/161056	34	
	161790/161849	60	
	162247/162306	60	
	162620/162649	30	
	164155/164173	19	
NT-34C	160266	(1)	(1)

MENTOR Photo Album

●写真解説：牧 英雄
Photo Caption: Hideo Maki



← 唯一の空軍型メンターT-34A（55-287）。シリアルナンバーから，あと2機で生産を終了したのが分かる。"TD"はT-34のバズ・レターで，空軍では標準だった無塗装だが，尾翼のみが赤く塗られている。A型はYT-34に比べ機首部がわずかに変化しただけで，初期には主翼付け根にシワが寄ったり，主桁にヒビが入るなどの問題も生じたが，この機体が生まれるころには，補強によりすでに解決していたはずである。しかし，ジェット化方針が採られたため空軍での寿命は短かった。

Photo: BEECH AIRCRAFT

→ フロリダ州ペンサコラ近くの海岸線上空を飛行する，太平洋艦隊全天候訓練ユニット（FAWTUPAC）のT-34B初期生産機（140676）。FAWTUPACは，第一線機のダグラスF4D-1を使用して訓練を行なっていた部隊で，むろんT-34を全天候訓練に用いたわけではなく，SNJ（T-6）とともに少数が連絡用などに配備されていたものだ。B型は，構造を強化し艤装を海軍規格としているが，外見的にはT-34Aと変わりがなく，わずかに方向舵下方のパネルがないのが識別点。1955年7月13日の撮影。



Photo: U.S. NAVY

→ フロリダ州ペンサコラにあるホームベースのNAS（海軍航空基地）ソーフリーフィールドから訓練飛行に向かうVT-1 "Saufley's Satans"のT-34B。第1基礎訓練航空群（BTG-1）を前身とするTW-6傘下のVT-1は，1飛行隊で135機を擁する最大のT-34Bユーザーであったが，1976年10月1日に解散してしまった。写真では分かりづらいが「2S」がTW-6のテイルレターで，75年（1月？）に現用の「F」に変更された。また，モデックス100番台がVT-1を表している。73年2月27日の撮影。



Photo: U.S. NAVY



← スペインのNS（海軍基地）ロタに空輸のため、ジョージア州NASアトランタからロッキードC-130F（旧GV-1U、149790）に積み込まれるT-34B（143991、140893）。遠方にはノースアメリカンAF-1E（旧FJ-4B）も見える。小型軽量のメンターなら、このように主尾翼を外しさえすれば、C-130クラスの輸送機でもなんとか3機まで収容することができた。テイルコーンも外されているが、T-34はここと機首上部以外は一体構造になっていた。



Photo：LOCKHEED

↓ インターナショナル・オレンジと白の高視度トレーナー塗装（1955年2月の制定当時は高輝のみだった）に身を包んだMCAS（海兵航空基地）クアンティコ所属のT-34B(143986)。海兵隊の場合、部隊単位でT-34を装備したことはないが、手元のBu.No.リストを見る限り、クアンティコのみが例外的に少数のT-34Bを保有していた。なお、風防前下方に小さなフクラミが見え、これもA型との相違点であるが、先のFAWTU機のように B型も初期のものには付いていない。



Photo：USMC

↓ 凪いだ太平洋上を飛行するVT-5のT-34B（140950）。VT-1と同じくTW-6の所属だが、本来はT-28B/Cの飛行隊で、メンターを受領したのはVT-1より10年以上も遅く、量的にも半分以下だったと思われる。「F」はTW-6の新しいテイルレターで「2S」を付けたVT-5のT-34Bはあまりなく、モデックスは通常T-34Bが写真のように5XX、T-28が7XX（5XXもあり）であった。なお、説明には1976年11月3日撮影とあるが、VT-5は1ヵ月前の10月1日に解散しており、あるいは、最後の記念撮影なのかも知れない。

Photo：U.S.NAVY



→ 最初のターボメンターとなった試作型のYT-34C。機首が延び，尾翼が角型になったことで，かなり精悍さを増した。いずれもB型(140861，140784)の改造機であるが，内容的にも，また写真でお分かりのように外形的にも，生産型とほとんど変わるところがない。ただ，手前の#140861は，後下方のベントラル・フィンを装備しておらず，また，機首排気管の形状も生産型とは異なっているから，こちらが第1号機であるのはまず間違いない。



Photo: BEECH AIRCRAFT

← 翼を休める僚友(E-332/160532)の前をタキシーして，訓練のためランウェイへ向かうTAW-5所属のT-34C(E-630/160630)。TAW-5はT-34Cの半数近くにもおよぶ約200機を保有し，機首にシャークティースを描いた機体でも知られている。また，1989年には2機が異なるオレンジイエローと白の塗装を施し，練習機塗装のニューモード・テストも行なわれている。以前のTAW-5は，各VTごとにモディックスを持っていたが，現在はBu.No.の下3桁になってしまいVTの判別は困難である。1983年6月10日，ホワイティングフィールドで撮影。



Photo: U.S.NAVY

← 第96航空団のロックウェルB-1B(DY/85-0067)と肩を並べた?テキサス州NASコーパスクリスティー，TAW-4所属のT-34C(G701/161040)。モデックスから見て約70機を保有するVT-27"Boomers"の所属機に間違いないだろう。メンターで初めて飛行機を操縦する学生たちは，順調に行けば13回目で最初のソロ飛行を行ない，最低限でも65時間の初期訓練を経たのちT-2C，T-45Aへと翼を進める。1994年の南部連邦空軍(CAF)の本拠地ミッドランドでの航空ショーにおける展示機。



Photo: Yukihisa Jinno/RF

→ T-34Cはさらに縮めて"Tormentor"とも呼ばれているが、こちらはターボならぬ"Jet Mentor"と名付けられたコンチネンタルYJ69-T-9（920lb）装備のジェット版メンター。写真でお分かりのように、枠のない一体型大型キャノピー、翼にはスピード・ブレーキ、デュアル射出座席、そして完全エアコン・システムなどを装備。性能的にも全備重量4,521lbで最大速度295mph（475km/h）、実用上昇限度28,000ft（8,535m）を発揮したが、すでにT-37の採用が決定しており、結局この1機のみに終わった。



Photo: BEECH AIRCRAFT

↓ 自衛隊最初の練習機がT-34Aメンターであった。日付には多少異説があるが、1954年3月6日、まず伊藤忠の輸入した警備隊（のちの海自）のT-34Aが初飛行（6月1日には早くも墜落している）、53年10月19日にライセンス契約を結んだ富士重工のノックダウン機が54年9月3日、国産機が55年10月15日にそれぞれ初飛行、といったところだ。写真の機体は日の丸以外まったくノーマーキングで、おそらくノックダウンの1号機あたり、54年なら下は富士重の宇都宮工場でもおかしくはなかろう。



↓ ベースの静岡県静浜と思われる基地で撮影された、第11飛行教育団のT-34A（41-0310）。後方には同じ富士重工業製のT-1A（15-5832）が見える。戦闘機のような派手さはないが、T-34こそ空自の基礎を築いたといってよく、また発展型を考えれば、日本で最も成功した練習機ともいえよう。11FTWは1949年7月5日に浜松で開校した空自航空学校を前身とし、64年5月30日に静浜に移転、現在はT-3を装備している。11と静浜のS、大井川をデザイン化した、現在とは異なるマーキングに注意。





Photo: FUJI HEAVY INDUSTRIES

← 賠償の一部として送られるため，富士重工業宇都宮工場のラインで最終組み立てを行なうフィリピン向けのT-34A(53-06101)。すでに比空軍のインシグニアが描かれている。メンターは戦後最初の生産機であると同時に，最初の輸出機でもあった。アメリカのそれとは比較すべくもないが，戦後15年目を迎え日本の工場もどうにかかたちになってきたようだ。唐突だが，本文に入らなかったので記しておくと，T-34のホイールベースは7ft5.25in(2.27m)，トラックは9ft7.13in (2.92m) である。



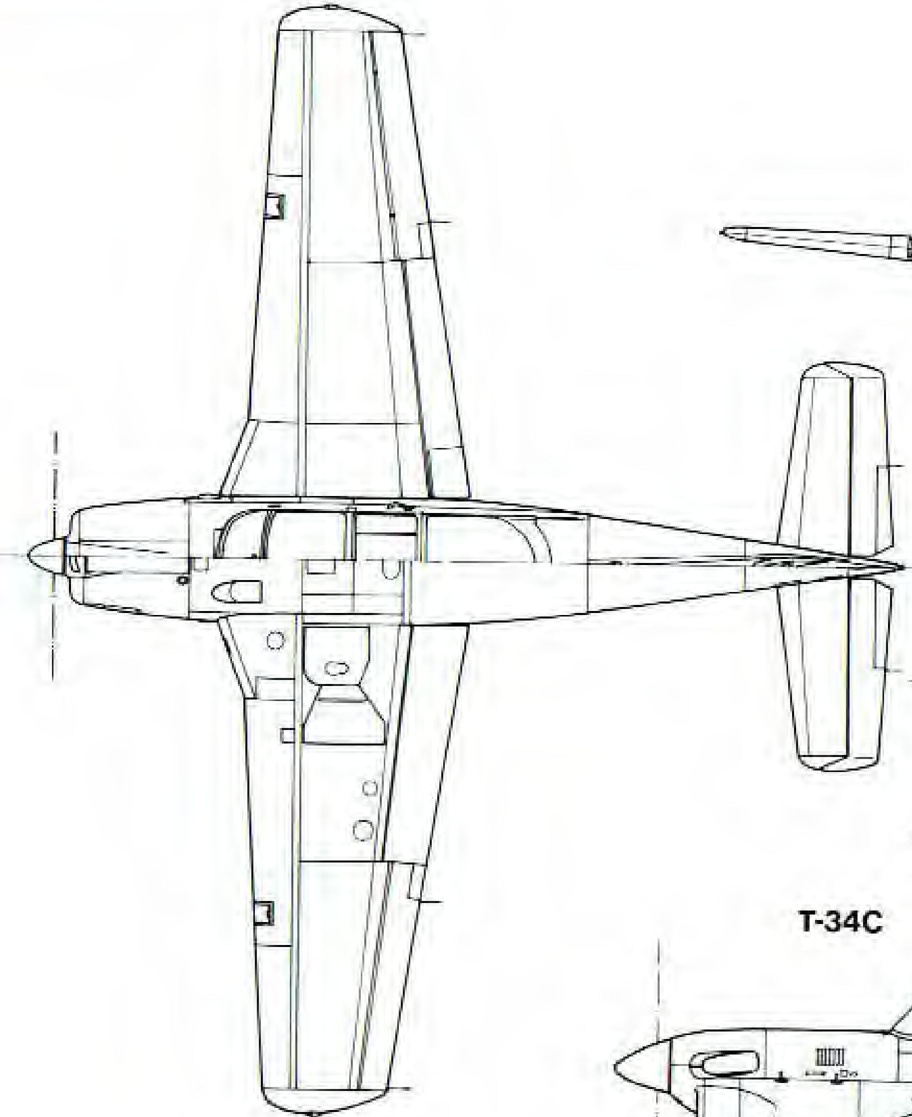
Photo: Takashi Hashimoto

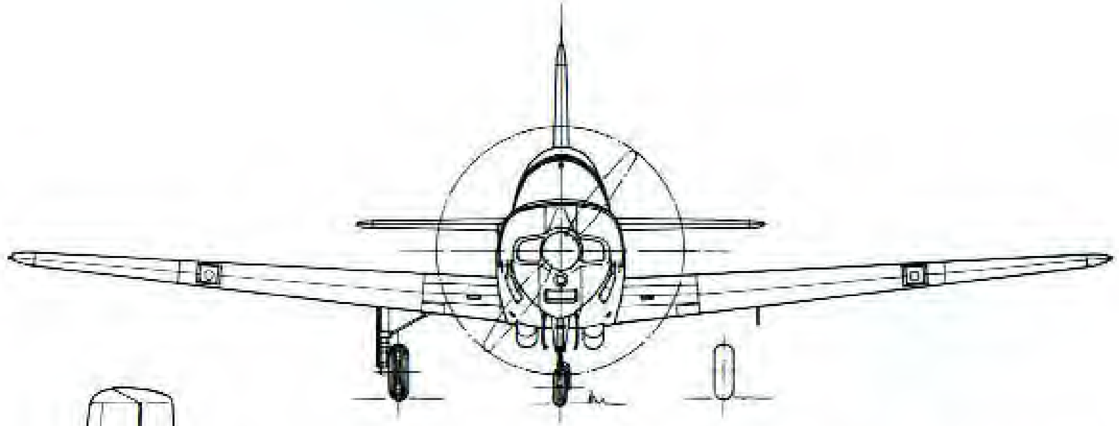
→ 日本に残った最後の生きているメンター，解散したアツギ・フライングクラブ所有のモデル45，アメリカの登録番号N8249Eを持ち，白にブルー2色の厚木ではお馴染みの機体であった。浅学にして出自は分からないが，持ち主からすれば，もとはT-34Bなのかも知れない。尾翼の塗装を変えて数年前には元気に飛んでいたが，今でも飛び続けているのだろうか。1985年10月15日，海軍航空施設(NAF)アツギでの撮影。



Photo: Yutaka Yurawa/KF

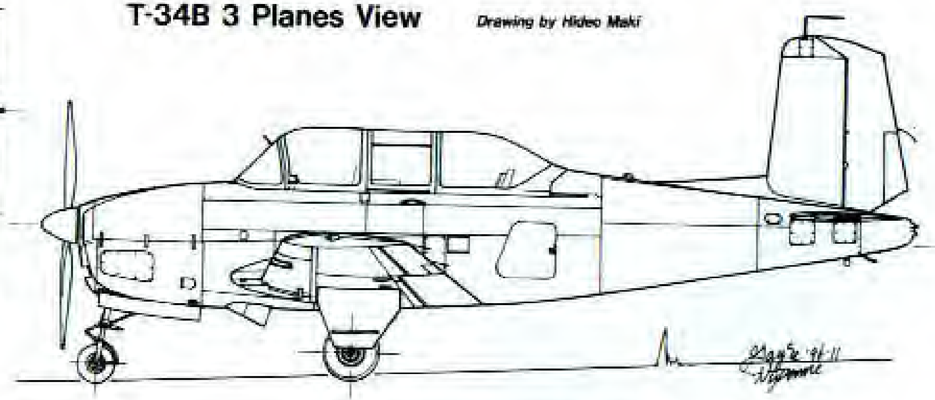
← 多勢に無勢，さすがにT-6テキサンにはおよばないものの，T-34メンターもまた，アメリカの航空ショーには欠かせない存在だ。弟がまだ現役ーどころか，新鋭バリバリの主力機というのに，兄貴はこうしてショーを楽しんでいる，というのも練習機ならではだろう。先頭は銀色に輝く肌が美しい空軍のT-34A，続いて赤と白の派手な衣装を纏った海軍のT-34B（レターAD？），そして最後は，なんとサンダーバーズの……何だろう？　これも先の弟と同じくテキサス州ミッドランドにおけるCAFのエアショー'94にて。



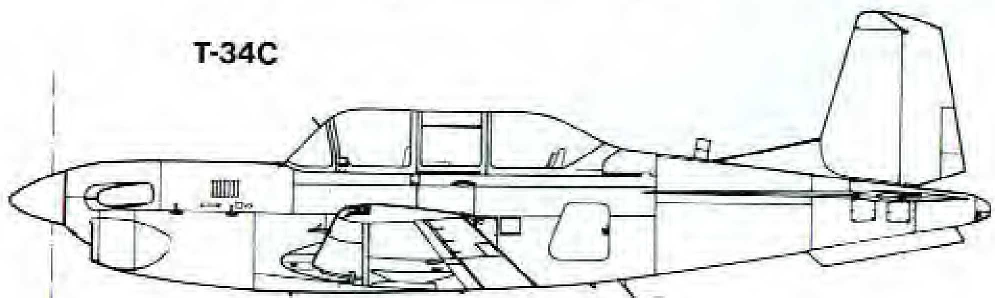


T-34B 3 Planes View

Drawing by Hideo Maki



T-34C





撮影ガイド 最新版 日常の基地を外から撮る ㉕
陸上自衛隊明野駐屯地
RJOE 三重県度会郡小俣町明野5593-11

陸上自衛隊航空学校本校が置かれ、陸自ヘリ・パイロットのホームタウンともいえる明野駐屯地を、航空祭(P.106参照)予行時の写真を交じえて紹介しよう。



Photos & Text : Yoshiyuki Oguri

駐屯地の概要

明野駐屯地は伊勢神宮で知られる伊勢市からほど近い、三重県度会郡小俣町に所在している。基地への交通は名古屋から近鉄名古屋線を経て山田線の明野駅で下車すると、バスも運行されているが徒歩でも正門まで15分ほどで行くことができる。車では国道23号線を津市から南へ1時間弱。名古屋方面からは東名阪自動車道伊勢I.C.から伊勢市内を抜けて国道23号線を北上。関東方面からは伊良湖から伊勢湾フェリーを使い、鳥羽から国道167号線を経由して国道23号線を北上するのが便利だ。

所属部隊は航空学校本校(AH-1S、OH-6D)、航空学校教育支援飛行隊(AH-1S、UH-1H/J、OH-6D、CH-47J/JA)、第5対戦車ヘリコプター隊(AH-1S、OH-6D)、第10師団第10飛行隊(OH-6D)が所属しており、航空学校が置かれているため外来機も比較的多く(回転翼機に限らず固定翼機のLR-1も)飛来する。川崎重工での開発試験が進む次期小型観測ヘリコプター(OH-X)も防衛庁へ納入後は明野駐屯地に配備され、各種のテストが行なわれるが、その目的は、航空学校ではパイロットや航空要員の教育だけでなく、機体や搭載装備品の開発、試験、評価なども行なっているためで、最新装備はいち早く明野へ配備される。

また三重県警察航空隊のベル206B"いせ"(JA9382)が駐屯地南端に常駐しており、道路を隔てて隣接する海上保安庁伊勢航空基地にはベル212("シーボーイ" JA9619、"かみたか" JA9662)が所属している。休日になると民間団体の三重県航空協会がランウェイを使用してグライダーのフライトを楽しんでいる。

所属機の種類や機数でも他の駐屯地を大きく凌いでいる明野は、陸自航空部隊を撮影するには絶好の場所といえる。フライト

TWR(タワー)	126.20MHz
TWR	138.03MHz
TWR	139.80MHz
TWR	140.30MHz
TWR	236.80MHz
APP(アプローチ)	120.10MHz
APP	139.45MHz
APP	140.50MHz
APP	141.95MHz
APP	362.30MHz
GCA(着陸誘導管制)	122.00MHz
GCA	134.10MHz
GCA	138.30MHz
GCA	141.70MHz
GCA	270.80MHz
GCA	335.60MHz

明野駐屯地周波数表





【左上】 BポイントでEast Spotを離陸するAH-1を100mmで（RDPII, 1/250, f4）。
【右上】 BポイントからR/Wに乗るAH-1を300mmで正面から（RDPII, 1/250, f4）。

Bポイント：Aポイントから外周フェンス沿いに進み、ランウェイを挟んだハンガーの向かい側。朝のうちのみ光線が回るが、ほぼ一日中逆光になってしまう。しかし使用ランウェイがR/W13、31のどちらかにかかわらず、離着陸のどちらも撮影ができる一番シャッターチャンスが多いポイントだ。East Spotで教育飛行のため離着陸を繰り返したり、ホバリングを数分間行なったりすることもあり、また離陸のためホバータキシーでランウェイにのる機体の正面形も撮影できる。見学や雲天での撮影にはお薦めのポイント。使用レンズはランウェイ上ならばAH-1で200mm、CH-47で135mm、East SpotではAH-1で100mmくらい。距離が近いためくれぐれもダウンウォッシュには注意。駐車スペースは若干あり。



Cポイント：R/W31のエンドから第5対戦車ヘリ隊のハンガー正面付近にかけて、R/W04-22に対して並行に設けられた外周フェンス沿いがポイント。場所を特定していないのは、着陸するポイントがランウェイとは限らず、East Spot、South Spotと一定でないためと、R/W04-22上のタキシング、South Spot、エプロン上の機体と幅広く撮影ができるため。光線状態はほぼ一日中順光だが、基地内に向かっての撮影は午後になると逆光になってしまう。基地内を一望でき多様な写真が撮影できるため、最もポピュラーなポイントだ。使用レンズはR/W31とSouth Spotへの着陸がCH-47で135mm、AH-1で200mm、East Spotへの着陸高度は少し高めなのでこれよりも長めのレンズの方がいいだろう。またR/W13の場合でもEast SpotからAH-1の離陸が200mmで撮影できる。South Spotとグラスランウェイ上のタキシングはUH-1で100mm、OH-6で135mm、エプロン上の機体はUH-47で300mm、UH-1では400mm以上の超望遠レンズが必要となる。車は農道上に駐車することになるが、くれぐれも農作業の妨げにならないように注意しよう。

Ⓓ



Dポイント：ここは海上保安庁の伊勢航空基地で、明野から道路を挟んでハンガーとエプロンがある。離陸する場合はこの道路をまたいでグラスランウェイに出て離陸するスポットまでホバータキシーする。エプロンは狭いので駐機しているベル212を道路から50mmで撮影できる。

最後に明野駐屯地へ撮影に出掛けようと思っている読者の方に、よいお知らせがある。明野駐屯地では広報渉外室の配慮により、基地内での撮影ができるということだ。この場合、予定の調整や飛行訓練の有無などにより1ヵ月以上前に広報への申し込みが必要とのこと。

このようなファンへの配慮も喜ばしい一方、最近のフォトフリーク達の行動に問題があることを各地の関係者から耳にする。自衛隊側としては基地の外でカメラや無線機を持ってウロウロする人影は不審者にしか見えず、立入禁止区域へ進入したり、ゴミを出したり、交通の妨げとなったりと基地警務隊だけでなく地元の住民や警察にまで迷惑を掛ける心ない人がいるのも事実。明野のようにファンを受け入れてくれる基地は貴重な存在で、多くは締め出す方法を模索しているようだ。すでに人が集まるポイントへ木を植えて撮影をできなくしたり、立入禁止区域を広げた基地もある。最後は辛口のアドバイスになったが、よい撮影環境が提供される機会を増やすためにも、読者一人ひとりの協力が必要とされていることを覚えておいていただきたい。



→ DポイントからSouth Spotへ着陸するベル212を200mmで撮影。高度が低いため小型のOH-6でも200mmで撮影可能（RDPII, 1/250, f8）。



→ Cポイントから消火用の大型バケットの横で待機するCH-47JAを300mmで撮影。後方をCH-47Jが通過する（RDPII, 1/250, f9.5）。



空技廠 銀河11型改造夜間戦闘機／KUGISHO GINGA Mk.11 Mod. NIGHT FIGHTER TYPE —第302航空隊—

作画：小泉和明プロダクション／K. KOIZUMI PROD



Photo : USAAF

【第56回】ヘンリー W. ブラウン／アメリカ陸軍航空隊

Henry W. Brown



胴体はオリーブドラブ。主翼，尾翼および胴体の下面はニュートラルグレイ。シリアルはイエロー。尾翼のCの文字と識別コードは白スピナーおよびパーソナルネームも白。キャノピー下のスコアは赤地に白丸で，なかに黒でカギ十字。ブラウン小尉乗機。

P-51B-10-NA(WR-Z/42-106448) "THE HUN HUNTER FROM TEXAS"/354FS on 1994.

の航空群は4FGと355FGが最初で，44年2月のいわゆる「ビッグウィーク」はP-47Dで戦わなければならなかった。8AFは2月20日から25日にかけてのビッグウィーク期間中，のべ4,230機の爆撃機と3,766機の護衛戦闘機を出撃させ，ライプツィヒ，シュツットガルト，シュバインフルト，アウグスブルク，ベルンブルク，ゴータ，ブルンスビック，ハルバーシュタット，ヘルムシュテット，ニュールンベルク，ハノーバー，ロストック，オシェッルスレーベン，マグデブルクなどの各都市が爆撃機の目標となった。

P-51Bの数が揃ってくると，8AFでは3月4日～9日の4日間，初めてベルリンの本格爆撃を実施した。こちらは「ビッグB」と呼ばれ，2,450機の爆撃機と2,350機の戦闘機を投入，4,800t以上の爆弾を投下している。ただし，犠牲も大きく，爆撃機120機以上が未帰還となっている。P-51Bを受領したばかりの388FGも，3月6日からP-47DとP-51Bの混成で出撃，9機を撃墜している。「ビッグB」期間中，ブラウンに戦果はなかった。新鋭機ムスタングの転換は階級や戦歴の順に行なわれていたはずで，おそらく彼はP-47Dで出撃したのだろう。

なお，ヘンリー"ベイビー"ブラウンは44年1月に少尉に任官したが，それまでに約437飛行時間を記録している。このうち，355FGへ配属されてからの飛行時間は204時間強で，残りは航空学生として訓練を受けていたときのログだ。

有効弾なしに初戦果

ビッグBで大きな損失を被った8AFは，その後2週間ほど大規模なベルリン爆撃を行なっておらず，22日に再開する。ブラウンが最初の戦果を記録するのはその直前，3月18日のことで，この日はミュンヘンを爆撃するB-17の護衛に就いた。南ドイツの中心都市ミュンヘンは，イギリスからの距離はベルリンより遠く，P-47はもちろん，P-38でも行動半径の外にあった。

この日，ブラウンはWR-Wのコードを付けたP-51Bでミッションを行なっている。このレターはロバートE.ウッディ中尉（最終撃墜数7機）が使用していたもので，彼の乗機を借りての出撃だった模様。ブラウン少尉はミュンヘンの北約20mileの上空でメッサーシュミットBf110双発戦闘機を発見，同機に損傷を与えたが，撃墜には至らなかった。これがブラウンにとって，記録に残る初の戦果であった。

ミュンヘン爆撃を終えた爆撃隊はフランス北部を突っ切るかたちでイギリスを目指したが，フランス北東部のナンシー付近を飛行中，1機のメッサーシュミットBf109が要撃に上がってきた。ブラウンとペアを組んだ小編隊長は，直ちに攻撃に移ったが，Bf109の方が一歩早く，B-17に手痛い一撃を加えた。



Illustration: Mototaro Hasegawa

長機はBf109を追撃、射撃を行なったが命中弾はなく、彼が引き起こして離脱した後、後続するブラウンにチャンスが巡ってきた。ブラウンの放った射弾の何発かがメッサーシュミットに吸い込まれると、敵パイロットはスピンに入って急降下していった。ブラウンもこれを追って降下、高度7,000ft付近で、2機がお互いの後方に占位しようと旋回を続ける、いわゆるラフベリー・サークルの状態になった。

状況はブラウンがやや有利で、一時的に敵機を照準器におさめたものの、強い遠心力によって機銃の1挺がジャムを起こし、有効な射撃を行なえなかった。互いに決め手を欠いたまま右旋回を繰り返す2機は、ついに地表ぎりぎりまで高度を下げてしまう。しびれを切らしたドイツ軍パイロットは、形勢逆転を狙って急反転したが、失速して地上に激突してしまう。ブラウンの初撃墜は効果的な命中弾のないまま、あっけなく記録された。

続いて3月20日には「WR-X」のP-51Bで出撃、フォッケウルフFw190 1機を撃破している。彼が2機目の撃墜を記録するのは3月29日のことで、このときは「WR-Z」のP-51Bでドイツ中部のブルンスビックへの爆撃行を護衛した。ブラウンも自前のムスタングが与えられていたわけで、おそらくこの時点では354FSのP-51Bへの機種転換作業はほぼ完了していたのだろう。

ブルンスビック上空で4機のFw190編隊を発見したブラウンは、敵機の後方に忍び寄り、そのうちの1機に射弾を浴びせた。命中弾を受けたフォッケウルフは、激しい回避行動を採りながら雲のなかに逃げ込んだが、彼はFw190からもぎ取られた右主翼がひらひら落ちていくのを確認した。これで、ブラウンのスコアは撃墜2機、撃破2機となった。

次の戦果は4月5日。南独ランベルク上空で、2機のドイツ機を協同撃墜した。1機はメッサーシュミットBf108連絡機、もう1機はドルニエDo217爆撃機で、1/2（0.5）機と1/5（0.2）機のスコアを上積みした。このうちBf108は、飛行場に着陸しようとしているところを僚機とともに撃墜したもの。3日後、今度はザヒャウ飛行場付近でBf109を1機協同撃墜（クレジットは1/2）機で、スコア合計は3.2機となった。

ブラウン少尉が「WR-Z」のP-51Bに搭乗していたことは既述のとおりだ。側面図で紹介したWR-Z"THE HUN HUNTER FROM TEXAS"（P-51B-10-NA/42-106448）は4月から5月にかけての塗装といわれており、胴体にはすでに13個のスワスチカ（カギ十字）が記入されている。彼のP-51Bによるスコアは協同撃墜を1機と数えても11機（正確には8.2機）だから、このなかには地上撃破の分も含まれているのだろう。なお、「HUN」とはドイツ人の蔑称で、「テキサスから来たドイツ野郎殺し」といった意味だろう。どの時点で"Baby"を卒業したのかは不明だが、スコアが0ではちょっと付けにくいニックネームではある。

丸腰で4機のBf109と空中戦

4月11日、ベルリン東方のゾラウ・エンジン工場爆撃に参加したブラウンは、爆撃機護衛の後、付近のシュトラウスブルク飛行場に対して掃射攻撃を敢行した。ブラウンはユンカースJu52輸送機1機を地上で破壊、続いてJu88爆撃機1機に損害を与えた。航過を終えて上昇すると、彼は飛行場の東方にFw190を1機発見した。直ちに追撃すると、2分ほどでこれに追いつき、緩やかに降下しながら一撃を浴びせた。フォッケウルフはがくんと機首を下げ、そのまま地表に激突、もんどり打って裏返しになった。

ブラウンはこの日の功績が認められ、MOH(議会名誉勲章)に次ぐDSC（殊勲十字章）を受章することになるが、地上撃破とフォッケウルフ撃墜は、ほんの手始めにすぎなかった。ブラウンは単機で基地を目指し、15,000ftまで上昇するが、そこで西へ向かう4機のP-51編隊に遭遇する。ブラウン機はほとんど弾を使い尽くしており、ドイツ機に襲われても対抗手段がない。彼は友軍機の庇護下でイギリスに戻ろうと考えたのだろうが、それは大きな誤算だった。編隊に接近してみると、P-51に見えた機影は、じつはBf109だった。

敵はブラウン機の接近に気付いておらず、撃墜するには格好の位置にいたわけだが弾切れのブラウンには採るべき道はひとつしかなく、スロットルをカットして減速、機をスライドさせ、彼らの死角に逃げ込もうとした。その時、やはりメッサーシュミット編隊を友軍機と間違え接近しようと上昇してくる2機のP-51を見つける。彼の警告は間に合わず、ドイツ機は2機と、そしてブラウンのムスタングまで発見、その後は3機のP-51と4機のBf109がラフベリィでの混戦となった。

比較的優位な位置にいた1機のP-51が，スピンしながら降下，いわゆるスピリット・セッド（スピリットS）機動でラフベリィを離脱した。しかし，なぜかドイツ機はこれを追わず，ブラウンともう1機のP-51を執拗に追い続けた。ただし，4機とも新米ばかりのようで，致命傷になるような射弾はなかった。

もう1機のムスタングもハーフロールで死のサークルから抜け出したが，敵はブラウン機に残弾が少ない（実際は残なし）ことに気付いたらしく，なおも彼だけを追い続けた。新米だけに，絶対優位のこの状態から抜け出し，一から勝負をやり直す勇気も技量もなかったのだろう。結局，単機で4機のBf109に立ち向かわなければならなくなったブラウンは，トリムタブとフラップを駆使してBf109のオーバーシュートを目論見，同じように2機をやりすごした。

2機ともブラウンの射弾を避けようと急降下していったため，もう彼の脅威ではなくなった。後方確認するとそこにはもうBf109の姿はなく，ブラウンはフラップを上げて穏やかな旋回に切り替えた。しかしその時，ラフベリィの外側にいて，射撃の機会を狙っていた1機のBf109が，彼に向かって攻撃を仕掛けた。ブラウンは敵機の方へ向けてブレイク，4発の20mm弾が彼の左翼を貫いたが，飛行には支障はなかった。

ブラウンは機のフラップをフルダウンにして機首を下げ，スプリットSの後，ロールしながらの急降下で敵機を引き離そうと試みた。途中，視界が真っ暗になるブラックアウト状態となる激しいGを受けながらも，地上すれすれまで降下した。この激しい機動には新米ではとても追随できず，彼は攻撃を断念して反対方向へ去っていくBf109を発見，九死に一生を得たことを実感した。

しかし，まだ問題は残っていた。Bf109の射弾がコンパスに命中したため，ブラウンは太陽の位置から大まかな方位を割り出す天測航法でイギリスを目指すしかなかった。4機とのドッグファイトは20分にもおよび，付近にはもう友軍機の姿はない。また，地表は低い密雲が覆っており，どの辺を飛んでいるのかさえ分からない状態だった。ようやく見つけた雲の切れ間から見えたものは，オランダの海岸線であった。

6時間15分におよぶ悪戦苦闘の末，無事基地へ戻ったブラウンは，彼を見捨てて逃げ出したP-51にカンカンだったが，彼らも弾切れだったことが分かり怒りは納まった。そしてヘンリー・ブラウン少尉の友軍機を救った勇敢な行為に対し，DSCが授与されることになる。

航空群5番目のエースに

4月11日のミッションで，ブラウンの空戦でのスコアは4.2機となった。この日，残弾がもう少しあれば彼がエースとなったことは間違いないところだが，もちろん「if」は許されない。

エースとなるチャンスは，それから2週間後の4月24日にやってきた。この日，飛行隊長クライボーンH.キナード少佐（最終撃墜数8機）の「WR-A」に搭乗したブラウンは，ミュンヘン方面への爆撃隊護衛を行ない，1機のBf109を発見する。

彼の長機はオーバーシュート，敵機の前に出てしまったためブラウンが追撃を引き継いだ。彼は降下するBf109を追い，後方の射撃位置に占位すると敵機をなめ回すように射弾を送り込んだ。するとメッサーシュミットは空中爆発，火の玉となって飛散した。高度を上げると，またも単機で西へ向け飛行するBf109を発見，気付かれないよう6時方向に回り込んだ。300m付近まで接近して最初の連射を行なうと，冷却装置に命中したらしく，敵機からは真っ白な水蒸気が噴き出した。これを見たドイツ軍パイロットは近くの飛行場を目指し，機を捨て脱出してしまう。

これでブラウンの戦果は6.2機，エースの仲間入りをしたことになる。ブラウンより先にエースになった355FG隊員としては，355FG司令エバレット W.スチュワート中佐（最終撃墜数7.833機）のほか，354FSのウッディ大尉（7機）とウォルター J.コラレスキー大尉（5.532機），357FSのノーマン E.オルソン大尉（6機）がいた。航空群初のエースはオルソン大尉で，44年2月20日にP-47DでBf109を撃墜してエースとなったが，彼は6機の戦果をすべてをサンダーボルトで記録したものだ。

続いての戦果は4月29日，ブルンスビック付近上空で記録された。この時の乗機は「WR-R」であったが，基地へ戻る途中，正体不明機を調べるよう命じられたブラウンは，単機で編隊を離れた。彼が発見したのは味方のP-38編隊とその下方を飛



愛機 "THE HUN HUNTER FROM TEXAS" の前でカメラに応えるブラウン。